إنترناشيونال نت

إنترناشيونال
International

INTERNATIONAL NET

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

إنترناشيونال نت أغسطس ٢٠٠٥م / جمادى الثاني ١٤٢٦هـ
International Net August 2005 Jamada II 1426

إهـــــــــــداء 2005
إنترناشيونال نت
المملكة المتحدة



بقلم مستشار التحرير / عاصم السيد أحمد



مجموعة الثمانى الكبار .. والدول الفقيرة

إجتمع فى لندن وزراء مالية مجموعة الثماني الكبار للإعداد لقمة القادة التى عقدت أخيراً فى جلين إيجلز بشمال أسكتلندا، وبعد مناقشات إستمرت يومين توصل الوزراء إلى إتفاق لإلغاء كامل الديون فى 18 دولة فقيرة فى أفريقيا وأمريكا اللاتينية بشرط إلتزام هذه الدول بالشروط المفروضة من أجل الإستفادة من إسقاط الديون وذلك عن طريق تحسين إدارة الأمور السياسية ومكافحة الفساد، وتنفيذ توصيات صندوق النقد الدولى بخصوص إتباع سياسات إقتصادية جديرة بالثقة، وأعلن چان كلود يونكر رئيس الإتحاد الأوروبى أن هذه الديون تقدر بحوالى 40 مليار دولار لدى ثلاث بنوك هى البنك الدولى وصندوق النقد الدولي والبنك الأفريقي للتنمية.

لقد بدأت قمة الدول الثماني الصناعية الكبرى وسط خلافات عميقة بين الدول المشاركة حول عدد من القضايا على رأسها مسألة التغيرات المناخية لكوكب الأرض، والفقر فى أفريقيا، وقد أكد وولف كيلمان رئيس مجموعة تغيير مناخ الأرض التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة بالأمم المتحدة على أن موجات الجفاف فى كل من أفريقيا ووسط أمريكا وجنوب شرق آسيا خلال العام الماضى فى طريقها لأن تكون شبه دائمة مما قد يتسبب فى نقص هائل فى الغذاء، خاصة وأن هناك 34 دولة فى العالم تعانى الجفاف ونقص الغذاء، ومن المتوقع زيادة هذا العدد، وطالب أنصار البيئة والخبراء زعماء القمة بضرورة وضع جداول زمنية محددة لتقليل الإنبعاثات الحرارية التى تسببها الدول الثمانى التى تعتبر مسئولة عن حوالى 64% من جميع الإنبعاثات الغازية فى العالم.

وقبل إنعقاد القمة طالب كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة قادة الدول الثمانى الصناعية الكبرى بالاينسوا فى إجتماعهم الفقراء، وتحرك مئات الألوف من المدافعين عن البيئة والعالم الثالث ودعاة السلام والمعارضين للرأسمالية فى مختلف دول العالم فى مسيرات لإقناع قادة دول العالم الغنية بانه من المستحيل إستمرار حالة الفقر خاصة فى الدول الأفريقية التى تعانى الجوع والفقر والأمراض والديون المتراكمة، وطالبت بإتخاذ القرارات الحاسمة لوقف التدهور الخطير الذى يعانى منه ملايين البشر.

وفى الوقت الذى ركزت فيه مجموعة الدول الثمانى على قضيتى إرتفاع حرارة الغلاف الجوى والقضايا الأفريقية رفض الرئيس بوش أى خطة شبيهة ببروتوكول «كيوتو» المناخى الذى بدأ تطبيقه فى فبراير الماضى ورفضت الولايات المتحدة توقيعه، ويهدف هذا البروتوكول إلى خفض شامل لإنبعاثات الغاز المضر بحرارة الأرض بنسبة 5.2% بحلول عام 2012 مقارنة بعام 1990 ، وأكد بوش على أن هذا البروتوكول يشكل نقطة سلبية تضر بالإقتصاد الأمريكي، وحمل البشر مسئولية إرتفاع درجة الحرارة بسبب حرق مصادر الوقود المتحجرة، وبالنسبة للدعم التى تقدمه أمريكا لمزارعيها فقد تعهد بوش بإلغائه متى ألغته الدول الأوروبية.

وقد بذل تونى بلير رئيس وزراء بريطانيا الذى ترأس القمة جهوداً كبيرة لوضع قضية أفريقيا فى مقدمة جدول أعمال القمة ومضاعفة المساعدات التى تقدم إليها وخفض ديونها، ولذا أعلنت الدول الثمانى موافقتها على إسقاط كل الديون التى تعانى منها الدول الأكثر فقراً، وتقديم ثلاثة مليارات دولار للسلطة الفلسطينية فى السنوات القادمة لتشجيع آفاق السلام فى الشرق الأوسط، ورصد 50مليار دولار من المساعدات لأفريقيا، وأشار بلير إلى أن مجموعة الثمانى الصناعية ستبدأ حواراً جديداً حول التغيرات المناخية خلال الإجتماع الذى سيعقد فى بريطانيا فى الأول من نوفمبر القادم، وستتصدر أفريقيا جدول أعمال هذا الإجتماع المرتقب.

وأعلنت اليابان زيادة مساعداتها الخارجية للدول النامية إلى عشرة مليارات دولار على مدى السنوات الخمس القادمة.

وقد واصل قادة دول مجموعة الثمانى إجتماعهم بعد إختصار برنامجها بسبب إعتداءات لندن التى وقعت عليهم وقع الصاعقة.

وقد أشار البيان الختامى للقمة إلى تعهد قادة الدول الصناعية الكبرى بخفض كبير للدعم الذى يسيء إلى آلية السوق، ووضع القواعد المشتركة حول كل إجراءات التصدير التى تؤدى إلى هذه النتائج خلال مهلة معقولة.

لا أحد ينكر أن النظام التجارى الدولى ملئ بنقاط ضعف نتيجة لفرض الدول الغنية رسوماً باهظة على وارداتها من الدول النامية مما يحول دون تدفق صادرات هذه الدول إلى الدول الغنية التى تقدم المساعدة لمزارعيها مما يعطيهم القدرة على المنافسة فى السوق العالمي، لذا فإن المطلوب من الدول الغنية وضع برامج محددة وواضحة لإنهاء حالة الفقر، والنهوض بالمشروعات فى مجالات الصحة والتعليم ومياه الشرب والطرق والمواصلات تحت رقابة دولية.

إقرأ فى هذا العدد

إنترناشيونال
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road .Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden Town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 - (2+)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون: (346081)-(064)-(2+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(963+) - (43) - (711999)

السعودية – جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(966+)
فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.





Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-

-Completion of dreding works to receive vessels of 5 th generation.

-Achieving handling volume 569000 TEU.

-Handling rates 25 Box /Hour per crane

-Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.

- Adding the 7^{th} gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.

- Using highly advanced equipment.
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m^2



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Stroage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons.
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each.
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds [illegible] with capacity 30000 Ton.

EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes.
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows.
- One 60 Tons(Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows.
- Two 80&100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG).
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers.

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers.
- Eight tractors & semi-trailers.
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 00[illegible]37161 / 002 066 235662

Fax: 002 066 [illegible] / 002 066 220419

حركة الموانى المصرية
خلال شهر مايو 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال مايو 2005

البيان	بضائع عامة تقليدية ومواد كيماوية	حاصلات زراعية	أتربة وخامات معدنية	غلال	أسمدة	زيوت وشحوم	بترول ومشتقاته	سيارات ومعدات	معدات متحركة	أخشاب	حيوانات حية	حاويات	كريونات غازية	أغذية ومشروبات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	185.93	41.03	137.52	37.78	131.52	38.56	87.22	21.02	9.67	194.54		228.75	65.94		4.46	1183.94	351
الدخيلة	160.64	783.62	113.32	26.85	9.25				1.35	4.52		187.93			13.55	1301.03	86
دمياط	61.09	427.11	79.97	56.10	9.81				0.11	87.92		54.24			738.04	1514.39	288
بورسعيد	1.82		23.7				25.0		0.39			60.71			437.24	548.86	279
السويس	6.61	6.63							1.12			0.23		0.04		14.63	41
الأدبية	125.13	1.89	0.26								0.88	1.61	99.09			228.86	60
سفاجا	2.64	63.09	59.85				4.27		0.36					0.02		130.23	63
نويبع	6.45	1.24	1.48		0.63				0.12					0.29		10.21	100
السخنة												63.97			37.13	101.10	18
الإجمالي	550.31	1324.61	416.1	120.73	151.21	38.56	116.49	21.02	3.12	286.98	0.88	597.44	165.03	0.35	1230.42	5033.25	1286

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال مايو 2005

البيان	بضائع عامة تقليدية ومواد كيماوية	حاصلات زراعية	أتربة وخامات تعدينية	أسمدة	زيوت وشحوم	مولاس	بترول ومشتقاته	سيارات ومعدات	معدات متحركة	أخشاب	حيوانات حية	كريونات غازية	أغذية ومشروبات	حاويات	ترانزيت	إجمالي	عدد السفن
الإسكندرية	58.04	68.26	166.01	9.65	89.55	32.22	62.19		0.61			17.23	0.02	144.17	3.71	651.66	339
الدخيلة	6.16	0.52	76.43	5.62	6.00		83.12							57.10	11.86	246.81	91
دمياط	17.8	6.9	204.43	31.39		3.10						340.72		19.61	333.43	957.38	277
بورسعيد	2.47	0.20	120.72	31.70					0.02					64.21	421.92	641.24	270
السويس	5.27	25.71	8.86	4.07				0.37	0.20	0.25			0.30	0.07		45.1	39
الأدبية	60.31	0.88	139.88	4.49			0.03			0.15				0.82		206.56	55
سفاجا	5.54	14.36	253.58	0.70				0.24	0.24	0.01			0.46			275.13	62
نويبع	19.29	18.80	1.91	0.33	0.03			3.61	0.96	0.42	0.08		6.56			51.99	100
السخنة	45.23		122.05											53.98	0.01	221.27	20
الإجمالي	220.11	135.63	1093.87	87.95	95.58	35.32	145.34	4.22	2.03	0.83	0.08	357.95	7.34	339.96	770.93	3297.14	1253

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

أجندة إنترناشيونال

* يقام معرض الأهرام للإستثمار العقارى والسياحى فى الفترة من 3 إلى 7 أغسطس الجارى بفندق سميراميس بالقاهرة.
* يفتتح فى الرابع من أغسطس الجارى بالإسكندرية مجمع جديد لخدمات المشروعات الصغيرة تابع للصندوق الإجتماعى للتنمية، ويتولى الصندوق إنهاء جميع إجراءات التراخيص والسجل التجارى، وتخصيص الأراضى بالمناطق الصحراوية والمدن الجديدة.
* تنظم رابطة العالم الإسلامى بمكة المكرمة خلال الفترة من 4 إلى 8 أغسطس الجارى ـ ولأول مرة فى التاريخ الحديث ـ ملتقى العلماء المسلمين تحت عنوان " وحدة الأمة الإسلامية" ويرعى الملتقى الأمير عبدالله بن عبد العزيز ولى العهد السعودى ونائب رئيس الوزراء، حيث سيتم مناقشة إمكانية قيام وحدة إسلامية.
* ينظم جهاز نقطة الإتصالات لشئون الحماية الفكرية التابع لوزارة التجارة والصناعة المصرية أوائل شهر أغسطس الجارى مؤتمراً حول المخاطر الإقتصادية الناتجة عن تقليد المنتجات المصرية، ويقام على هامش المؤتمر معرضاً يضم أهم المنتجات المقلدة التى تنتشر فى الأسواق المصرية.
* يبدأ خلال شهر أغسطس الجارى العمل فى تجهيز مارينا جديدة لليخوت بين طابا ونويبع بإستثمارات تصل إلى حوالى 400 مليون دولار، وذلك لإستقبال اليخوت والأفواج السياحية القادمة من جميع أنحاء العالم لتنشيط الجذب السياحى لمنطقة خليج العقبة.
* تشهد القاهرة فى أغسطس الجارى نشاطاً ملحوظاً لمجموعة سفراء دول جماعة التنمية للجنوب الأفريقى "سادك" حيث سيقام معرض كبير بالقاهرة والإسكندرية لإستعراض الإمكانات التجارية لدول الجماعة .
* تعقد اللجنة الوزارية المصرية الفلسطينية إجتماعاً خلال شهر أغسطس الجارى بالقاهرة برئاسة رئيسى وزراء البلدين، وذلك للتوقيع على عدد من الإتفاقيات الإقتصادية التى سبق أن وقعتها الدولتان عام 1997 وتعطلت بسبب الظروف والأوضاع الإقليمية .
* تبدأ بطولة الأمم الأفريقية لكرة السلة بالجزائر يوم 15 أغسطس الجارى ويشترك فيها 12 منتخباً أفريقياً .
* تقام بطولة العالم للسباحة بالزعانف فى فرنسا يوم 29 أغسطس الجارى وتستمر حتى 5 سبتمبر القادم.

أعداد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن من خلال مايو 2005

البيان	سفن بضائع عامة	صب جاف	صب سائل	حاويات	سفن ركاب وسياحة	أخرى	إجمالي
الدخيلة	24	25	5	32	0	0	86
الإسكندرية	224	16	34	58	5	17	354
الأدبية	23	5	30	0	0	2	60
دمياط	129	17	11	109	0	23	289
نويبع	0	0	0	0	100	0	100
بورسعيد	107	5	4	130	20	14	280
سفاجا	17	6	4	1	36	0	63
شرم الشيخ	0	0	0	0	15	0	15
السخنة	7	2	0	9	0	0	18
السويس	19	1	0	1	19	1	41
إجمالى	550	77	87	340	195	57	1306

بيان بعدد الحاويات المتداولة

ميناء	برسم البلد			الترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	19833	11585	31418	290	171	461	31879
الدخيلة	14450	8054	22504	940	959	1899	24403
دمياط	4300	7458	11758	40760	34795	75555	87313
بورسعيد	5952	7857	13809	50634	49091	99725	113534
السويس	21	9	30			0	30
الأدبية	114	43	157			0	157
السخنة	6794	9251	16045	3844	2	3846	19891
الأجمالى	51464	44257	95721	96468	85018	181486	277207

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب بالموانى

الميناء	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الأجمالى
وصول	2697	0	20444	3201	13705	3256	10624	53927
مغادرة	0	0	21101	3244	16452	2580	8356	51733
الإجمالى	2697	0	41545	6445	30157	5836	18980	105660

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ -٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

تنمية الأمان الملاحي من خلال تنظيم الميناء

الجزء الثاني



دكتور ربان/ أحمد حنفي

الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

إستخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) في الشحن والتفريغ

أوضحنا في العدد السابق الإرشاد ومركز مرور السفن VTS وكذا التعامل مع المخاطر. وفي هذا العدد نتعرض إلى تاريخ الـ IT في (صناعة الشحن والتفريغ) على مدار 30 سنة وكذا أهدافه.

إذا نظرنا إلى تاريخ الـIT في صناعة الشحن والتفريغ على مدار 30 سنة، نرى أن تلك الفترة يمكن أن يتم تقسيمها إلى ثلاثة أجزاء.

1980-1970

بدأت أجهزة الكمبيوتر الكبيرة في دخول صناعة الشحن وذلك للقيام بأعمال الحسابات وحساب الأجور وحسابات المشتريات.

1990-1980

تم إستبدال الحاسبات الكبرى بشكل تدريجي بحاسبات صغيرة تستخدم بشكل أساسي لنفس التطبيقات كما كان الوضع في السبعينات. من التطبيقات الكبرى الجديدة التي تجد طريقها إلى الشحن والإتصالات عن طريق محطة الكمبيوتر الصغير. وما تزال التلكسات القادمة على الورق حتى نهاية الثمانينات الفاكسات جديدة وتستخدم لأوراق العمل فقط.

1999 - 1990

تم إستبدال الحاسبات الصغرى بالتدريج بحاسبات شخصية، وتم إستخدامها كمحطة إلى الكمبيوتر الصغير حيث تجعل التطبيقات التي تقوم بذاتها حياة الموظف أسهل. في المرحلة الثانية يتم توصيل الحاسبات الشخصية في شبكة. يتم إستبدال الحاسب الصغير بخادم SERVER قائم على نظام الحاسبات الشخصية ويتم مزج العديد من التطبيقات التي تقوم على أساس الحاسبات الشخصية.

دعنا ننظر ماذا حدث على أسطح السفن خلال تلك السنوات الثلاثين:

1980 - 1970

بإستثناء سفينة واحدة (The Dart Europe) لا توجد أي حاسبات كبرى على أسطح السفن. DART EUROPE كان بها حجرة للكمبيوتر، ولكن بإستثناء التجارب القليلة لفرع IT بجامعة بروكسل، لم يتم إستخدام ذلك مطلقاً.

1990-1980

لا توجد أية حاسبات صغيرة، فقط حاسبات خاصة بالتحميل وأنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية ونقاط الطرق إلخ. وقد أظهرت تلك الفترة أيضاً إرتفاع حاسبات الجيب القابلة للبرمجة والمعايير الخاصة بتثبيت المواقع.

1990-1986

تم عمل بعض التجارب في الشركات لنقل البيانات بين السفينة والمكتب. تتكون البيانات بشكل أساسي من عدد ساعات العمل والأجور وخصوم الإتصالات ومخازن الإحتجاز وأوامر الشراء. كانت النية موجهة لتغذية الكمبيوتر الصغير بشكل آلي بالبيانات لتفادي إدخال البيانات بشكل يدوي في المكتب. لم تكن التجربة ناجحة بسبب الإتصالات المكلفة والسرعة العالية التي لا تحظى بموثقية لأجهزة الموديم التي تصل إلى 96000 كيلو بايت.

1990 إلى الآن

وجد الحاسب الشخصي طريقه إلى السفن. وتم إستبدال الأجهزة كجهاز التحميل بحاسب قائم بذاته به برنامج تحميل وإتزان يتم إستخدام برامج الكتابة والبرامج الحسابية على السفن ويتم إستبدال أقراص مرنة مع الربان بدلاً من إستخدام الوثائق الورقية التقليدية.

منذ عام 1996 وبسبب نجاح الإنترنت، تم تنصيب أجهزة الكمبيوتر الخاصة بالإتصالات على سطح السفن وتم توصيلها من خلال المودم.

أهداف IT:

يهدف نظام IT إلى:

- يجب توافر نفس المعلومات على سطح السفينة وفي المكتب. يجب أن تكون المعلومات المتاحة على السطح محدودة بالسفينة ذاتها والمعلومات التي على السطح يجب أن تغطي جميع السفن.
- حمل العمل الإداري لكل الأطراف المشتركة يجب أن يتم تقليله.

كمثال عملي لشرح ذلك، إفترض وجود سفينة ذات ثلاث جنسيات. تقدم شركتك الضباط الكبار لتلك السفن من الدولة 1: مكتب (أ). أما الضباط الصغار فيقدمهم مكتب في دولة 2: مكتب (ب)، والدرجات يتم تمويلها بواسطة وكيل تطقيم في الدولة 3 مكتب (ج).

الشركات الثلاث لها نظم معلومات خاصة بالفرق وتستخدم أنظمة السفينة برنامج جداول لعمل قائمة بالفريق بإستخدام التلكس أو البريد الإلكتروني.

يخبرك الربان بأن أحد أعضاء الفريق من مجموعة (أ)، وواحد من مجموعة (ب) وثلاثة من مجموعة (ج) يجب التخلي عنهم في الميناء التالية للنداء.

يقوم الفريق (أ) بإعداد ضابط أول تسجل بياناته في قاعدة بياناته. ويتم إدخال بيانات الرحيل وما إلى ذلك من بيانات إلى النظام.

يقوم مكتب (ب) بإعداد ضابط صغير يكون جديداً على المكتب (أ) يتم إرسال جميع البيانات عن طريق التلكس أو الفاكس أو البريد الإلكتروني إلى المكتب (أ). يدخل مكتب (أ) جميع التفاصيل في نظام معلوماته الشخصية. ويتم إرسال نسخ من الشهادات بالفاكس أو عن طريق البريد الإلكتروني إلى مكتب (أ).

المكتب (ج) يعد ثلاث درجات، الأولى تسمى مكتب (أ) والإثنين الآخرين غير معروفين. يتم إرسال جميع البيانات إلى المكتب (أ) وكل البيانات الخاصة بالدرجتين الجديدتين يتم إدخالها إلى نظام معلومات الفريق.

كما يتلقى مكتب (أ) إعدادات الرحلة ويرسل جميع المعلومات المرتبطة بذلك وتفاصيل البيانات الخاصة بالفريق الجديد إلى السفينة. يتم إخبار الوكلاء بترتيبات السفر ويحددون التفاصيل، ويتلقى الربان البيانات ويدخلها في جدوله ليقوم بعمل قائمة جديدة للفريق وقائمة آثار شخصية وقائمة بالشهادات وما إلى ذلك.

كم عدد المرات التي نحتاجها لإدخال نفس المعلومات؟ إذا كان لدينا نظام معلومات خاص بالفريق يمكن له تبادل البيانات مع المكاتب المختلفة ومع السفينة، فيتم أداء مدخل واحد فقط. ويكون من الممكن إنتاج رسالة قياسية للوكيل لتصحح إعدادات السفر وتحديد التفاصيل.

النظام الحالي:

الإتصالات: تتم الإتصالات من خلال برنامج MS Outlook. يمكن أن ترسل السفينة من خلال Sactom (أ) أو (ب) أية رسالة كبريد إلكتروني أو عن طريق Smart Mail . يعيد ذلك الخادم توجيه الرسالة بالصورة المرغوبة للوجهة المرادة عن طريق الخطوط الإرشادية وفي حالة الضرورة يمكن إستخدام الإنترنت.

كمثال، يمكن إرسال رسالة الوصول إلى:

- المالك بالفاكس.
- T\C عن طريق التلكس.
- وكيل المالك عن طريق الفاكس.
- وكيل T\C عن طريق الفاكس.
- المدير عن طريق البريد الإلكتروني.

يتم ذلك بكل بساطة عن طريق إرسال الرسالة مرة واحدةعن طريق القمر الصناعي وتثبيت العناوين الخمسة بالرسالة. يرسل Smart Mail الرسالة إلى الوجهات المطلوبة عن طريق أرخص الطرق.

الصيانة المخططة

يتم عمل برنامج MainTee الخاص بالشركة وبه الصفات التالية:

- صيانة مخططة تؤكد على القواعد الدولية لإدارة السلامة ISMCODE.
- مخزون من الأجزاء البديلة.
- متطلبات الرحلة.
- معرفة بالتاريخ.

يتم الإبقاء على بساطة النظام لتقليل وقت التدريب ويستخدم البناء المشابه للشجرة في برنامج MSExplorer.

يتم توصيل السفينة يومياً بخدمة Smart Mail ويمكن للمراقب أن يتبع الموقف بالضبط بالنسبة لكل العناصر الفنية على أساس يومي. المتطلبات بعد المسئولية الخاصة بالمراقب يتم التعامل معها حسب الأهمية من قبل قسم المشتريات.

تنظيم الخرائط البحرية:

برنامج مسار الخرائط يتم تطويره بواسطة وكيل خرائط معتمد.

أهم الفوائد التي تعود على النظام:

تتلقى السفينة الملحوظات للبحارة على سطح السفينة من يوم إرسال UKHO لهم للطبع.

يحتوي النظام على ملف تنظيم كامل.

يمكن للمدير أن يتتبع تقدم تصحيحات الخرائط على سطح السفينة.

سيكون بحوزةالسفينة نظام وثائقي سهل التتبع على السطح ويكون متوافقاً مع القواعد الدولية لإدارة السلامة ISMCODE.

أنظمة أخرى:

يجب الحصول على نظام إدارة ISM الذي يتكامل مع النظم الأخرى، وقد قامت مختلف الشركات مؤخراً بتسويق مثل تلك البرامج.

e-mail:ahmad hanafi@hotmail.com

البعد الإقتصادى لتكنولوجيا المعلومات

بقلم الدكتور / أيمن النحراوى





إن تكنولوجيا المعلومات ونظم الإتصالات الحديثة يعنى على المستوى الإقتصادى قدرة أفضل على إستقراء الأسواق ورصد المتغيرات والتطورات وتحديد المراكز التنافسية والإلمام بمعطيات السوق والمنافسين والعملاء والقوى المختلفة داخل الصناعة، ومن ثم إمكانية الإندماج بصورة أفضل فى الأسواق العالمية. ويضاف إلى ما سبق دور تكنولوجيا المعلومات فى خفض وتدنية تكاليف الإنتاج من خلال تحسين مستوى وجودة ونوعية وسرعة ودقة المعلومات المقدمة إلى متخذى القرار وبالتالى تحقيق وفورات زمنية ومالية. فى مختلف مجالات البنوك والبورصات والأسواق والسياحة والتجارة والزراعة ومجالات الخدمات مثل التعليم والصحة.

أيضاً تساهم تكنولوچيا المعلومات والإتصالات درجة أعلى من مستويات التشغيل والتوظف من خلال دورها فى التصدى لمشكلة البطالة وعمليات التدريب والتأهيل لقوة العمل ورفع مهارتها وتحسين إنتاجيتها فى مختلف مستويات التعليم والتدريب بما يؤدى إلى رفع مستوى التنمية البشرية، وتحقيق النمو فى الناتج المحلى الإجمالى للدولة.

موقع الدول النامية

ويتضح أن الدول النامية يقع على عاتقها إنتهاج سياسات تمكنها من تضييق الفجوة التكنولوچية بزيادة الإستثمارات الحكومية فى مجال تكنولوچيا المعلومات، وإتاحة المجال أمام الدول المانحة والمنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص للدخول إلى هذا المجال دون قيود، وخاصة إذا أخذنا فى عين الإعتبار أن القدرة على التجديد التكنولوچى والإبداع لا تتوزع بالتساوى بين الدول، فالدول المتقدمة تكون فى وضع أفضل من غيرها من الدول من حيث توافر الموارد المالية اللازمة لمجالات البحوث والتطبيقات التكنولوچية وهى بطبيعتها تعد مكثفة لرؤوس الأموال، وهى كذلك قادرة على توفير الموارد البشرية من علماء وفنيين من ذوى الخبرات والكفاءة العالية فى المجال، وفى مقابل ذلك تتوافر القوة الشرائية والرغبة فى الإستفادة من التطبيقات التكنولوچية الحديثة، وبذلك يتحقق التوازن بين الجانبين وتتولد قوى منهما تدفع نحو المزيد من التقدم والتطور، على عكس الدول النامية التى تعانى تدهور جانبى العرض والطلب فيها، وبذلك تدور فى حلقة مفرغة من التخلف التكنولوچى.

ويشير تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لعام 2003 إلى أن عدد مستخدمى الإنترنت فى العالم قد بلغ 591.5 مليون فرد منهم نسبة 32% ينتمون إلى الدول النامية وللأسف فإن الإحصائيات تشير أيضاً إلى أن سعة النطاق الترددى المتوفرة لمستخدم الإنترنت الأفريقى العادى تقل 20 مرة تقريباً عن نظيره الأوروبى، 8.4 مرة عن نظيره فى أمريكا الشمالية.

وتتوقع تقارير الأمم المتحدة فى هذا الشأن أن الدول المتقدمة يتوقع لها أن تحقق مكاسب تعادل 117 بليون دولار نتيجة للوفورات الإقتصادية المتولدة عن تطبيقات تكنولوچيا المعلومات فى المجالات المختلفة، على الجانب الآخر فإن عدم قدرة الدول النامية على اللحاق بثورة تكنولوچيا المعلومات وتطبيقاتها يتوقع أن يتسبب فى خسارتها لمكاسب تعادل 726 بليون دولار أما فى حالة وجود إمكانية للدول النامية للحاق بذلك الركب التكنولوچى عندئذ فسوف تضيق الفجوة فى المستويات الإنتاجية فى قطاعات الخدمات بما سيتيح للدول النامية أن تزيد من قدرتها التنافسية مع غيرها من الدول وبالتالى زيادة معدلات الإنتاج والدخل بما ينعكس فى مستوى أعلى من الرفاهية ومستوى المعيشة لشعوبها.

عدد مستخدمى الإنترنت فى الدول النامية والمتقدمة مابين عامى 2000، 2002

مجموعة الدول	عام 2000	عام 2001	عام 2002	النسبة المئوية للتغير 2001-2000	النسبة المئوية للتغير 2002-2001
الدول النامية	93161	135717	189882	45.7%	39.9%
الدول المتقدمة	294371	357307	401686	21.4%	12.4%
العالم	387532	493024	591568	27.2%	20 %

التجارة الإلكترونية والخدمات

إن التجارة الإلكترونية تلعب دوراً هاماً فى مجال الخدمات بمختلف مستوياته وتخصصاته ففى مجال النقل يمكن القيام بعمليات ربط البضائع وحجز الفراغات وإرسال الشحنات والتعاقدات التأمينية والعمليات المصرفية وخدمات تحليل البيانات والمعلومات وخدمات العملاء المتنوعة من خلال شبكة الإنترنت بما ينعكس فى تسهيل تدفقات حركة التجارة الدولية، وتشير الإحصائيات إلى أن صادرات الدول النامية فى مجال الخدمات قد زادت فى العقد الأخير بمعدل أسرع من الدول المتقدمة، ويظهر ذلك بوضوح فى الخدمات التى يكون فيها معدل النمو أعلى من المتوسط بالنسبة للسوق العالمى، مثل الصادرات الخدمية الديناميكية حيث حققت فى الدول النامية زيادة وصلت إلى 58% كما أن حصتها التسويقية قد زادت فى السوق بنسبة 23.3% مما يلقى بشعاع من الأمل على إمكانية تخطى الدول النامية للعقبات المختلفة وتضييق الفجوة التكنولوچية بينها وبين الدول المتقدمة.

بيان صحفى

للسيد اللواء بحرى شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى عن زيارته الأخيرة للمنظمة البحرية الدولية

إن قطاع النقل البحرى من القطاعات الهامة وله دور مؤثر فى التنمية الإقتصادية ويتضح ذلك من حديث اللواء شيرين حسن محمود رئيس القطاع بعد زيارته إلى لندن فقد ذكر أن التعليمات التى أخذها الوفد المصرى من معالى الدكتور عصام شرف وزير النقل تتلخص فى:

أولاً: الإعداد للإنتخابات القادمة للجمعية العمومية وسيتم ترشيح مصر عن المجلس التنفيذى للمنظمة فى نوفمبر مع بدء الإعداد مع وزارة الخارجية فى لندن

ثانياً: الإتصال مع المستشار التجارى فى السفارة المصرية بلندن لمتابعة خروج مصر من لائحة مخاطر الحرب التى فرضت عليها من خلال لجنة مخاطر الحرب أثر أحداث سبتمبر وتم رفع مصر من القائمة فى 20 يوليو 2005

ثالثاً: التنسيق مع الدول الأفريقية والعربية وتوحيد آرائهم فى إجتماعات المنظمة البحرية العالمية فيما يعرض من قرارات لضمان عكس وجهة نظر أفريقيا فى جميع المؤتمرات

رابعاً: فى المجلس التمهيدى بإجتماع يونيو الماضى إتخذ قرار بأن يكون هناك جزء من مخصصات الصندوق المحدد للإنفاق على رفع كفاءة البحث والإنقاذ يخصص لشرق أفريقيا وخاصة منطقة البحر الأحمر.

خامساً: قد تم ترشيح مصر وإنتخابها لأول مرة فى اللجنة الفرعية المعنية بإختيار أو عدم إختيار إنضمام منظمات أخرى إلى المنظمة البحرية العالمية كأعضاء مراقبين نيابة عن أفريقيا

سادساً: الإنفاق على صندوق التعاون التقنى أو التكنولوجى لمرونة الأمن البحرى للموانى والسفن من الصندوق المخصص لكارثة المد البحرى الناتج عن الزلازل والصناديق الخاصة بتطوير الـ PES نظام الإبلاغ الآلى الفورى لجميع السفن.

سابعاً: نصيب أفريقيا والدول النامية من الصناديق الداعمة لسفن المنظمة والصناديق الأخرى بتخصيص جزء لهذا القرض وقد تم الموافقة عليه.

ثامناً: الإستجابة لطلب مصر بمساعدة صندوق التدريب فى الميزانية المخصصة للتدريب فى الفترة من 25 ـ 28 يوليو

تاسعاً: يزور مصر سكرتير عام المنظمة البحرية العالمية متروبولس بغرض تمديد توقيع مذكرة التفاهم بخصوص تقديم المساعدات التدريبية للدول الأفريقية والعربية

كما يقوم بزيارة خاصة للسيد الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس بالأسماعيلية للتعرف على إمكانيات هيئة قناة السويس لأنها أصبحت أهم شريان بحرى عالمى للتجارة البحرية العالمية بأجمعها.

عاشراً: طلب السكرتير العام أن يدلى بكلمة فى الأسكندرية عن المجتمع البحرى المصرى وعن التطورات الحادثة فى صناعة النقل البحرى.

الحادى عشر: قد تم تناول كل ما يمكن تنفيذه من إجراءات داخل وخارج المياه الإقليمية فى دول العالم لضمان تقليل مخاطر الإرهاب مع ضرورة قيام دول العالم بإختيار أماكن لجوء للسفن فى حالة سوء الأحوال الجومائية أو وجود حكم طارد للسفن.

الثانى عشر: تم مناقشة دور الجامعة البحرية العالمية فى إتفاقية الصين ومعهد القانون البحرى الموجود فى مالطا ودور مراكز البحث والإنقاذ البحرى وكيفية تفعيلها.

الثالث عشر: تم مناقشة تقارير اللجان القضائية الرئيسية ولجنة التعاون التقنى واللجان الفرعية ولجنة الميزانية وتم إعتماد الميزانية العامة للمنظمة.

الرابع عشر: عرضت مصر مقترح أن يكون هناك إتجاه للمنظمة البحرية للتوقع والتنبؤ بإتجاه وتطور النقل البحرى إستباقاً للأحداث مثال ذلك التنبؤ بإستمرار زيادة أسعار البترول وأسعار الشحن البحرى وأسعار السفن الجديدة وزيادة الطلب على الغاز الطبيعى وزيادة عدد السفن للغاز المسال وغيرها من الأحداث المسبقة هذا جملة ما حدث فى المجلس التنفيذى للمنظمة فى الفترة من 20 إلى 26 يوليو.

إتفاقية تعاون بين الأكاديمية العربية وجامعة فرجينيا تغطى جميع الدول العربية

تم الأسبوع الماضى التوقيع على إتفاقية تعاون بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وجامعة فرچينيا بمدينة بلاكى برج بولاية فرجينيا بالولايات المتحدة وذلك بعد سنتين من المفاوضات المكثفة والتى نجم عنها الإتفاق وقع الإتفاق الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية والبروفسير چورچ ستيجار رئيس جامعة فرچينا والتى تعتبر من أفضل 10 جامعات فى العالم الدراسات الهندسية والتكنولوچيا وفى ضوء الإتفاقية تقوم الأكاديمية وحدها فى منطقة الشرق الأوسط بتقديم برامج الماجستير والدكتوراه الخاصة بجامعة فرچينيا فى المنطقة وتغطى هذه البرامج مجالات هندسة الحاسب وهندسة الإتصالات وعلوم الحاسب ويحصل الخريج على شهادة جامعة فرچينيا تك وتغطى هذه الإتفاقية جميع الدول العربية ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وصرح الدكتور جمال مختار بأن عدداً من أساتذة الأكاديمية والجامعات المصرية قد تمت الموافقة عليهم من جامعة فرچينيا للتدريس فى هذه البرامج كأساتذة زائرين بجامعة فرچينيا بالإضافة للأساتذة الأمريكيين الذين سيقضون فترات دورية بالقاهرة والإسكندرية وذكر د. **جمال مختار** بأن الأكاديمية ستقوم بمنح منح دراسية للمتفوقين للقيام بدراسة برامج الماچستير والدكتوراه وذكر أيضاً أن قد تم الإتفاق مع رؤساء الجامعات الحكومية المصرية (القاهرة وعين شمس والإسكندرية وحلوان) على تدعيم البرامج بأساتذة متميزين من هذه الجامعات بالإضافة إلى أنه سيتم منح عدد من المتفوقين ومساعدى أعضاء هيئة التدريس بهذه الجامعات منحاً أكاديمية فى هذه المجالات.

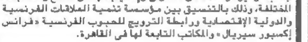


ومن المنتظر أن يبدأ البرنامج فى منتصف أغسطس ذلك مصاحباً لإفتتاح المجمع الحديث للدراسات العليا بالأكاديمية.

أخبار متنوعة

معرض للشركات الفرنسية

يتم إقامة معرض للشركات الفرنسية بالإسكندرية خلال شهر مارس القادم وذلك للترويج للمنتجات والسلع التى يمكن تبادلها بين مصر وفرنسا، ضمن البرامج المشتركة بين الدولتين، ولزيادة التبادل التجارى خلال الأعوام القادمة بنسبة قد تصل إلى 50% إلى جانب توفير دراسات عن الأسواق وإحتياجاتها من السلع والمنتجات المختلفة، وذلك بالتنسيق بين مؤسسة تنمية العلاقات الفرنسية والدولية الإقتصادية ورابطة الترويج للحبوب الفرنسية «فرانس إكسبور سيريال» والمكاتب التابعة لها فى القاهرة.



قرار خاص بسيارات الركوب

أصدرت وزارة المالية المصرية قراراً خاص بتحديد نسب خصم الإستعمال المقرر لسيارات الركوب الواردة للإستعمال الشخصى أو الخاص والمستوفاة للقوانين الإستيرادية، وذلك إعتباراً من أول شهر أكتوبر لسنة الموديل وحتى نهاية سبتمبر من العام التالى، ويصل الخصم إلى 10% من القيمة (فوب).

وقد نص القرار أيضاً على منح السيارات التى ترد بعد هذا التاريخ خصماً قدره 5% على كل سنة تالية محسوبة إعتباراً من أول شهر أكتوبر دون الإخلال بالخصم والشروط التى وردت فى القرار، ولا يجوز أن تزيد نسبة الخصم على 50%.

التعداد السكانى فى مصر

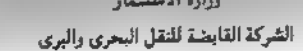
يشرف الدكتور هشام مخلوف أستاذ الإحصاء بمعهد الإحصاء على ورشة العمل الخاصة بالتعداد السكانى فى مصر وحصر عدد السكان مواطنين وأجانب داخل الدولة والمواطنين خارجها .

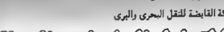
وقد جاء بأحدث إحصائية حول التعداد السكانى فى مصر أن السكان يشغلون 8.7% من مساحة الأرض المصرية، وسيبدأ جمع البيانات إعتباراً من شهر يونيو وحتى آخر ديسمبر عام 2006 .















الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M S

قائمة المركز المالي المعدله فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيـــــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل	
	الأصول الثابتة :	
٨٩٩٨	مباني وإنشاءات	٩٥٠٠٢
٦٩٩٧	آلات ومعدات	٦٩٠٠٤
٩٣٩٦٥	وسائل نقل وانتقال	١٠١٥٤٦
٣٠٣	عدد وأدوات	٣٤١
٩٨٩	أثاثات وتجهيزات مكتبية	٩٤١
١٠٩٢٥٢		١١٤٢٣٤
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٩٣٥	تكوين استثماري	٦٩١٢
٥٤٢٤٢	انفاق استثماري	٣٣٠٥٩
	استثمارات طويلة الأجل	
٥٧٥٧٥	استثمارات في أسهم شركات أخرى	٥٥٥٧٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٠٧٥	نفقات مرسملة	٢١٣٠٥
٠	نفقات مؤجلة	
٢٤٩٠٧٩	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٣٠٧٨٥
	الأصول المتداولة	
	المخزون	
٢٨٥٢٩	مخزون مواد ووقود وقطع غيار	٣٠٤٩٥
٠	اعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٠
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١٠٥٦٩	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦	١١٨٨١
٦٨٧	ايرادات مستحقة التحصيل	٦٠٩
٤٣٣	مصروفات مدفوعة مقدما	٤٤٩
٩٦٥٧	موردين	٢٣٠
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٨٨٥٤٩	حسابات مدينة أخرى	٦٦٨٥٢
	النقدية بالبنوك والصندوق	
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	٣٥٩
٤٩٠٤٦	حسابات بالبنوك	٧٦٥٩٨
١٦٦	نقدية بالصندوق	٠
١٧٦٩٩٢	**مجموع الأصول المتداوله**	١٨٧٠٩٥

تابع قائمة المركز المالى المعدله فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيـــــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الالتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٨٢٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٤٧٧٢
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨٠٢٨
٥١٦٩	مخصصات أخرى	٥٤٦٩
	الدائنون والحسابات الدائنة	
١٠٨٤٩	موردين	١٢٥٥٠
٢١٨٥٢	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	١٢٦٧٣
٣٠٤٢٣	دائنو توزيعات	٨١٣٥٥
٤٣٥٠	مصروفات مستحقة السداد	٨٢٤٦
١٦٣٨	عملاء	١٥٧٩
٧٢٤٣٥	حسابات دائنه أخرى	٧٠٣٥٧
١٧٢٣١٦	**مجموع الالتزامات المتداوله**	٢١٨٠٢٩
٦٧٦	**رأس المال العامل**	٣٠٩٣٤-
٢٤٩٧٥٥	**اجمالى الاستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	١٩٩٨٤٦
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
	الاحتياطيات	
٣٩٤٢٤	احتياطي قانوني	٣٩٤٢٤
١٨٧١٣	احتياطيات أخرى	١٨٧١٣
٩٣	احتياطي رأسمالي	٩٣
٤٩٩٠١	صافي الربح	٠
٢٣١٦٣١	**مجموع حقوق الملكية**	١٨١٢٣٠
	التزامات طويلة الأجل	
٦٠١٥	قروض طويلة الأجل من البنوك	٦٦٨٣
٩٩٠٩	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١١٩٠٨
١٥٩٢٤	**مجموع الالتزامات طويلة الأجل**	١٨٥٩١
٢٤٩٧٥٥	**اجمالى تمويل الاستثمار**	١٩٩٨٢١

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
٤٧٥٠٥	صافي التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١٠٤٧١٥
(٢٣٦٧٧)	صافي التدفقات النقدية من النشاط الاستثماري	٢٤٨٢٧-
(٥٤٢١٤)	صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلي	١١٨٣٦٥-
٣٠٣٨٦-	**صافي التدفقات النقدية خلال العام**	٣٨٤٧٧-
٧٦٩٥٧	**رصيد النقدية في بداية العام**	١١٥١٣٤
٤٦٥٧١	**رصيد النقدية في نهاية العام**	٧٦٩٥٧

قائمه الدخل عن الفتره من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٣/١٢/٣١
١٢٥٤٢٢	إيرادات النشاط	١٠١٢٩٢
(٤٣٠٥٨)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٣٩٣١٦)
٨٢٣٦٤	**مجمل الربح**	٦١٩٧٦
٧٥١	إيرادات استثمارات مالية	٨٨١
	إيرادات وأرباح أخرى	
٤٧٠	مخصصات انتفى الغرض منها	١٢٨٩
(٧٢)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(٥٦)
(٣٦٧٨)	مصروفات ادارية أخرى	(٥٥٢٩)
	أعباء وخسائر متنوعة	
(٣٥٠٠)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٣٤٩٥)
(١١٦٣)	أعباء وخسائر متنوعة	(٦٠)
٧١١٦٨	صافي أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	٥٥٠٠٤
(٢٢١٣)	المصروفات التمويلية	(٣١٥٧)
١٧٨٥	فوائد دائنة	١٨٠٦
٧٠٧٤٠	**صافي أرباح النشاط**	٥٣٦٥٣
٨٦٠	أرباح فروق عملة	١٣٠٣
(١٨٣٤)	إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٠)	(٧٢٣)
٠	أرباح رأسمالية	٥
٥١٧	إيرادات غير عادية	٣٩٢٧
٧٠٢٨٣	**صافي الربح قبل ضرائب الدخل**	٦٠٨٦٥
٢٠٣٨٢	**ضريبة الدخل**	١٧٦٦٣
٤٩٩٠١	**صافي الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٤٣٢٠٢

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بميانى الإسكندرية والدخيله بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢٠٠ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٧١,٥٥٪ القطاع الخاص ٣٩,٤٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠,٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ١٣١,٢٣٩ مليون جنيه في ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعي علي أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية في شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية في شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات في الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار في مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحي أحمد حسن سرور

قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات و البضائع - شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى إستثمار قدره نحو ٢٤٦,٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة اشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو ٧٠,٢٨٣ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها و التى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها

وقد تمت مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والاستفسار من المسئولين بالشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى عن القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .

وبناء على ما قمنا به تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

عن الجهاز المركزي للمحاسبات

مراقب الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
محاسب/ أمال عبد المحسن عبده	نائب مدير الإدارة	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة

ALEXANDRIA PORT AUTHORITY

وبدأ العد التنازلى

لإنتهاء أعمال تطوير



ميناء الإسكندرية بوابة مصر الإقتصادية الرئيسية التى من خلالها يمر النصيب الأكبر من التجارة العالمية فتقترن مدينة الإسكندرية بميناء الإسكندرية ذو التاريخ العريق والذى يمثل القلب النابض للنشاط الإقتصادى لجمهورية مصر العربية.

وبنظرة علمية من القيادة السياسية للموانى المصرية وفى مقدمتها ميناءى الإسكندرية والدخيلة ولمواجهة التحديات العالمية اللوجيستية للنقل البحرى ونظراً لأن الموانى هى حلقة الوصل الأساسية فى منظومة النقل متعدد الوسائط كان لابد من مد يد التطوير إلى ميناءى الإسكندرية والدخيلة لوضعهم فى المكانة التى يستحقها فى حوض البحر المتوسط واضعين نصب أعينهم أنه لا مناص من التطوير السريع والمتلاحق فى جميع المجالات ليتماشى مع التطوير السريع المتلاحق فى تطوير السفن والذى يشمل تعظيم حجم المنقول بالسفن مع زيادة سرعتها.

كذا ضغط فترات الشحن والتفريغ وضغط تكاليف التشغيل والتوسع فى إنشاء السفن.

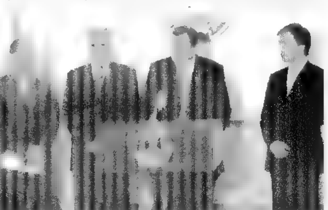
كذا ثورة تكنولوجيا المعلومات التى صاحبت التطوير مما أدى إلى أن تمتد يد التطوير إلى تنمية الموارد البشرية لتتمشى مع التطور فى تكنولوجيا صناعة السفن وثورة نظم المعلومات وقد تطلب ذلك تطوير ميناءى الإسكندرية والدخيلة بنظرة شاملة إستشرافاً لمستقبل مزدهر فى صناعة النقل البحرى وقد بدأ هذا التطوير بنظرة متفائلة من القيادة السياسية التى لم تبخل على ميناءى الإسكندرية والدخيلة بأى موارد مالية أو فنية تؤدى إلى تطوير العمل بالميناءين

وقد تكاتفت وزارة النقل بقيادة الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وزير النقل مع رجال هيئة ميناء الإسكندرية بقيادة اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الهيئة الذى يقوم بتفعيل قرارات السيد وزير النقل ووضعها فى حيز التنفيذ وذلك لتنفيذ مشروعات تطوير ميناءى الإسكندرية والدخيلة والذى شمل كل شبر فى الميناءين سواء فى المسطح المائى للميناء أو المسطح الأرضى فقد شمل التطوير تطوير البوابة الرئيسية للميناء لإيصالها بكوبرى علوى منشأ على أحدث مستوى يصل البوابة مباشرة بمحطة الركاب الجارى تطويرها معمارياً وكلاسيكياً لتضارع أكبر المحطات تطوراً فى العالم وبجوار البوابة الرئيسية تم إستحداث مبنى لرئاسة هيئة ميناء الإسكندرية يتيح للمتعاملين التعامل مع هيئة الميناء دون الإضطرار لدخول الدائرة الجمركية مما يوفر جهد ووقت المتعاملين مع ميناءى الإسكندرية والدخيلة كذا تم تطوير الطريق الشريانى الرئيسى لميناء الإسكندرية مع إنشاء المبانى الإستثمارية للميناء وكذا مركز المعلومات الذى يتيح للمتعاملين متابعة مصالحهم وبضائعهم والتجهيز لسرعة الشحن والتفريغ للسفن بمجرد وصولها ميناء الإسكندرية والدخيلة كذا تسهيل حركة المركبات الثقيلة خلال مرورها بالطريق الشريانى الرئيسى وذلك بعد أن تم تصريف مياه ترعة المحمودية أسفل الطريق الشريانى الرئيسى وإضافة مساحة (45000) م2 للمسطحة الأرضية لميناء الإسكندرية وذلك بعد هدم المنطقة أمام ترعة المحمودية وتهيئتها لإضافة مسطحة جديدة لساحات ميناء الإسكندرية كذا عمل منفذ 27 والذى يصل داخل الميناء بالطريق الدولى الساحلى والطريق الزراعى والطريق الصحراوى وكذا إمتداد رصيف 85 بطول 300 متر وغاطس 14 متر لإستيعاب السفن حمولة 70 ألف طن بميناء الإسكندرية.

وبالنسبة لتكنولوجيا المعلومات بميناء الإسكندرية فقد تم تنفيذ مشروعات التجارة الإلكترونية والإدارة الإلكترونية لميناءى الإسكندرية والدخيلة وقد تم إنشاء مجمع تجارى ليضم المحلات التى كانت مقامة عشوائياً بالميناء مما يسئ إلى مظهره.

أما بالنسبة لميناء الدخيلة فقد تم تطوير الطريق الشريانى للميناء وإزدواجه وإنشاء كوبرى يصل داخل الميناء بالطريق الرئيسى لتسهيل الحركة كذا تجهيز وعمل الدراسات اللازمة لزيادة طول حاجز أمواج الدخيلة وإمتداد رصيف 90 لإستقبال سفن ذات حمولات أكبر مما يسمح بإستقبال السفن العملاقة.

كذا تحويل حاجز الأمواج إلى رصيف بحرى لإستخدامه وبالنسبة للمسطح المائى لميناءى الإسكندرية والدخيلة فإنه يتم بصفة دائمة تكريك الممرات الملاحية والمحافظة على الأعماق القانونية للأرصفة ووضع العلامات الإرشادية الملاحية فى الممرات الملاحية وزيادة عدد لنشات الإرشاد وتجهيز مركز الحركة بأحدث الرادارات الملاحية وللمحافظة على التطوير ولدفعه بالصورة الصحيحة يتم الإهتمام بالموارد البشرية للعاملين بميناء الإسكندرية وذلك بتدريبهم داخلياً وخارجياً للتدريب على أحدث النظم العاملة لميناءى الإسكندرية والدخيلة وذلك فى منظومة عمل متجانسة مواصلين ساعات العمل على مدار 24 ساعة يومياً لإنهاء مشروعات التطوير على أكمل وجه.ورغم أن التطوير يشمل الميناء بكافة جوانبه السطحية والمائية فإن إيرادات وعائد الميناء فى زيادة مستمرة وأنه تم جذب إستثمارات خارجية بالميناء منها إنشاء شركة حاويات بالتعاون مع شركة البلاغة السعودية وشركة هاتشسون والتى شرفت بحضور معالى رئيس الوزراء أثناء التوقيع لعقد الشركة كذا توقيع عقد مع شركة الصوامع المصرية لإستغلال رصيف 85 والساحات المقابلة له. كذا فى مجال المحافظة على البيئة تم توقيع عقد نظافة بين محافظة الإسكندرية وشركة أونيكس وهيئة ميناء الإسكندرية للمحافظة على البيئة فى ميناءى الإسكندرية والدخيلة وتم طرح إستغلال المحطة البحرية على شركة السياحة المتخصصة لإستخدامها سياحياً بما يفيد حركة السياحة ويدعمها داخلياً وخارجياً كذا طرح تشغيل الخدمات البحرية لشركات خدمات متخصصة كذلك لزيادة حركة تشغيل ميناءى الإسكندرية والدخيلة وجارى طرح رصيف القمح وإستغلاله كمحطة متعددة الأغراض بعد أن تم دراسة هذا المشروع بمعرفة مؤسسة الجايكا اليابانية وطرحه على البنك الدولى لتمويله عالمياً.





ميناء الإسكندرية



جميع هذه المشاريع جارى تجهيزها تحت الإشراف المباشر للسيد رئيس مجلس إدارة الهيئة وجهد العاملين من موظفين وعمال بهيئة ميناء الإسكندرية

من المنتظر نهو أعمال تطوير وتجديد محطة الركاب البحرية والكوبرى المتصل بها من باب رقم 10 بعد تجديد البوابة الرئيسية للميناء ومما هو جدير بالذكر أن تكلفتها وملحقاتها وصلت إلى 100 مليون جنيه مصرى فى موعد غايته 2005/9/10

أما الطريق الشريانى والمبانى الملحقة به وردم هاويس المحمودية وإنشاء البوابات والخدمات الإدارية الخاصة به وإضافة عدد 2 رصيف رورو برصيف 28 ومساحة أرضية مضافة نتيجة ردم الهاويس تقدر بـ 45000 م2 وذلك فى موعد غايته 2005/8/30 وبذلك يكون ميناء الإسكندرية جاهز للإفتتاح.

أكبر الشركات السياحية فى العالم

حضر إلى هيئة ميناء الإسكندرية نائب رئيس مجلس إدارة شركة رويال كاريبين وهم من أكبر الشركات السياحية في العالم وتمتلك 29 سفينة سياحية وتقوم حالياً ببناء 3 سفن سياحة تسع الواحدة منهم 4000 راكب وطاقم يتكون من 1500 فرد وتكلفة بناء السفينة 750 مليون دولار.

وقدم نائب رئيس مجلس إدارة الشركة خطاب نوايا لإدارة وتسويق محطة الركاب البحرية ووضعها على الخريطة السياحية العالمية بحيث تصل عدد السياحة البحرية من خلال ميناء الإسكندرية إلى 500000 سائح سنوياً.

ومما هو جدير بالذكر أن نائب رئيس الشركة وصل إلى مكتب اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وتفقدا سوياً محطة الركاب البحرية على الطبيعة وأبدى إعجابه الشديد بها وذلك يوم 7/11 وفى اليوم التالى قابل الدكتور عصام شرف وزير النقل وقدم له خطاب النوايا بإنشاء شركة مشتركة مع هيئة ميناء الأسكندرية وشركة كدمار للملاحة وذلك للتسويق

ومن المخطط أنه بإفتتاح المحطة البحرية سوف تخدم السياحة الخارجية وبقرار جرئ من السيد اللواء محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس الهيئة العامة لميناء الإسكندرية تقرر أن تفتح محطة الركاب البحرية لخدمة السياحة الداخلية وأهالى مدينة الإسكندرية وزوارها.



إشراك القطاع الخاص فى إدارة الموانئ بإستثمارات 600 مليون جنيه
مفاوضات مع مستثمرين مصريين وأجانب لإدارة محطة للبضائع فى ميناء الإسكندرية

تجرى مفاوضات مع مستثمرين مصريين وأجانب يمثلون شركات عالمية لإنشاء شركة مشتركة بإستثمارات 600 مليون جنيه لإدارة محطة للبضائع فى ميناء الإسكندرية.

وأكد الدكتور عصام شرف وزير النقل فى تصريحات لـ «العالم اليوم» أن ذلك يأتى فى إطار سياسة وزارة النقل التى تهدف إلى إشراك القطاع الخاص فى إدارة المؤتمر من خلال تكنولوجيا حديثة تتواكب مع المتغيرات العالمية – وبشكل يزيد من إيرادات هذه الموانئ.

وقال محمد يوسف رئيس ميناء الإسكندرية أن الشركة ستضخ إستثمارات توفر أوناشاً عملاقة ومعدات للشحن والتفريغ على أحدث طراز، موضحاً أن الغاية من هذه الشركة هو رفع معدلات الأداء داخل الموانئ ومن خلال إستثمارات خاصة

وأضاف محمد يوسف أن حجم الإستثمارات التى تم ضخها فى ميناء الإسكندرية أصبحت تزيد على 2 مليار جنيه فى شكل مشروعات خدمية وبنية أساسية ومحطات حاويات، وأرصفة ومحطات للركاب.

من جهة أخرى أكد محمد عبد العزيز فودة رئيس الهيئة العامة للطرق والكبارى أن هناك إتجاهاً لتنفيذ مشروعات شبكة الطرق الحرة من خلال قروض بنكية وبضمان الشركة القابضة للطرق وذلك فى حالة عدم تلقى عروض جادة من مستثمرين لتنفيذ هذه الطرق.

وقال فودة إن هذا الإتجاه يأتى فى إطار خطة وزارة النقل الرامية إلى النهوض بشبكة الطرق الحالية وإنشاء طرق حرة جديدة تتماشى مع المتطلبات العالمية، وأوضح أن هذه المشروعات سيتم تنفيذها إما بإستثمارات خاصة بالكامل أو من خلال المشاركة مع وزارة النقل، وقال أن وزارة النقل وافقت على توفير التمويل لمثل هذه المشروعات من خلال القروض البنكية من مؤسسات محلية وعالمية بضمان الشركة القابضة للطرق

وتقدر التكلفة الإستثمارية لمشروعات الطرق الحرة بنحو 9 مليارات جنيه بين تطوير وإنشاء، ويبلغ عددها نحو 14 طريقاً حراً.

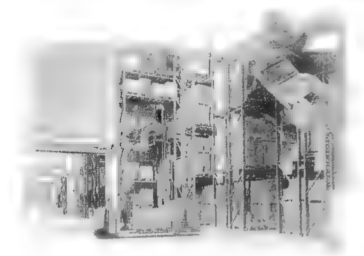
وأشار فودة إلى أن البداية ستكون بتنفيذ طريق الإسكندرية الصحراوى من خلال تطويره، وإنشاء الوصلة من الإسكندرية إلى مطروح ليبلغ طول هذا الطريق بالوصلة نحو 460 كيلو متراً وتقدر التكلفة المبدئية لتنفيذه بنحو 1.5 مليار جنيه

الإنتهاء من ميكنة نظم الفحص بميناء الدخيلة

تم الإنتهاء من أعمال ميكنة نظم الفحص بميناء الدخيلة ليصبح بذلك ثاني فرع في مصر يعمل بأحدث النظم العالمية للفحص بعد ميناء العين السخنة، وتستهدف نظم الميكنة الجديدة سرعة إنهاء إجراءات الفحص على السلع المستوردة خلال 12 ساعة فقط، كما أنها تسهم فى إنهاء إجراءات خروج السلع خلال نصف ساعة إلى جانب تسهيل حركة التجارة لزيادة الصادرات للأسواق الخارجية، وصرح اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية بأنه تقرر ربط فرع ميناء الدخيلة بالعين السخنة لضمان توحيد وتحديث البيانات وتوفير جميع قواعد المعلومات لسهولة الحصول على التقارير، بالإضافة إلى أن نظم التعامل داخل فرع ميناء الدخيلة، سيتم بنظام الشباك الواحد من أجل التسهيل على العاملين.







Royal Wim Bosman's 4000m², bonded warehouse in Sokhna Port, offers you optimum warehousing and a complete package of value added services

Royal Wim Bosman provides national distribution all over Egypt and tailor-made logistic solutions. We deliver your goods in the most safe and efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street -Heliopolis
Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

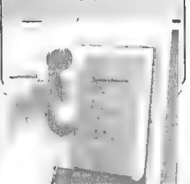
Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com





Preserphone Contact:
يوفر حاجز فعال للقضاء على جراثيم التليفونات العامة

تم تصميم جهاز Preserphone Contact المسجل رسمياً بحيث يتم تركيبه على ميكروفونات الأجهزة التليفونية إذ يعمل هذا المنتج الجديد على تفادى أى إتصال مباشر بسماعات التليفونات الموجودة فى الكبائن العامة أو الخاصة المنتشرة فى محطات القطارات، الفنادق، المطارات، المبانى العامة والإدارية وكذا معسكرات الإجازات. فهو عبارة عن قرص معطر بنكهة النعناع ويحتوى على محلول مبيد للبكتريا والفيروسات حيث يتمتع بفاعلية كبيرة فى إطار تواجده داخل حامل الصندوق الدائرى لـ Preserphone Contact ، وبالتالى فهو يعمل على التخلص من مختلف الروائح الكريهة مع ضمان القضاء على البكتريا والجراثيم فى نفس الوقت



قيام شركة SDS بإنتاج محولات صغيرة الحجم للتيار العالى لخدمة مجال الأبحاث والصناعة
عرض المنتج الجديد فى معرض LASER SHOW القادم الذى سيعقد بمدينة ميونخ الألمانية

تعد شركة SDS الجهة الفرنسية الوحيدة المتخصصة فى تصميم وإنتاج محولات بسيطة أو متوسطة الطاقة للتيار العالى، وهى تعد إحدى جهتين أو ثلاث جهات متخصصة على مستوى العالم فى تقديم أحجام صغيرة جداً لموديلات محولات التيار المستمر وفى إطار تصميمها أساساً لخدمة قطاع الميكروسكوبات الإلكترونية، فقد تم تصميم هذه المحولات فى صناديق صغيرة قابلة للحام مباشرة على الدوائر المطبوعة ومن ثم فهى توفر دخول تيارات تتراوح ما بين 24،15،12 فولت مقابل خروج تيارات تتراوح من 200 فولت إلى 4ك فولت وذلك بطاقة قصوى تصل إلى 4 وات طبقاً للموديلات المقدمة. أما بالنسبة لشدة التيار فيتم ضبطه عن طريق نظم تحكم مبرمجة للإشارات التناظرية أو عن طريق جهاز خاص لقياس فرق الجهد. هذا وينفرد المنتج الجديد بإمكانية تركيب صناديقه عمودياً أو سطحياً

Panora Magique:
أكبر منطاد مثبت على مستوى العالم ينضم لمدينة Disneyland ® Resort Paris

فى يوم التاسع من إبريل 2005 والذى شهد الذكرى المئوية لحول ميرن Jules Vernes ، تم الإحتفال بتزويد جديدة Disney ® Village باكبر منطاد مثبت على مستوى العالم ويطلق عليه إسم Panora Magique. إذ يتيح هذا المنطاد الجديد للزائرين إمكانية التحليق فى السماء وتأمل المنظر الساحر لمدينة ديزنى لاند بباريس Disneyland ® Resort Paris فضلاً عن مشاهدة الأماكن المحيطة بها.

رحلة سحرية فى سماء Disneyland ® Resort Paris

يوفر منطاد Panora Magique للزائرين الراغبين فى التحليق فوق سماء ديزنى لاند فى باريس Disneyland Resort Paris فرصة القيام نهاراً أو ليلاً برحلة تستغرق حوالى ست دقائق. ومن خلال إمكانية التحليق على إرتفاع يصل إلى 100 متر، فإن المنطاد الجديد يوفر رؤية لا مثيل لها فى محيط يصل إلى 20 كيلو متر

مركز SAVOIE TECHNOLAC يعقد شراكات على المستوى الدولى

يتمتع المركز التكنولوجى SAVOIE TECHNOLAC بوجود 6500 شخص يعملون بمائة وثلاثين شركة مبتكرة وخمسة عشر معملاً وستين برنامجاً متطوراً للتدريب وقد قام المركز بالتطور على الصعيد الدولى من خلال الإرتكاز على قيمه المضافة العلمية التى يتمتع بها. إذ قام بإبرام شراكة مع كل من كاليفورنيا، الكيبيك، أسبانيا، إيطاليا، سويسرا وإقليم ويلز

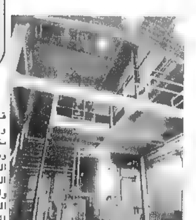
وإلى جانب مميزاته الجغرافية الطبيعية المتمثلة فى وجوده على مقربة من ليون وجنيف وتورينو فإنه يتواجد أيضا بالقرب من أكبر بحيرة طبيعية فى فرنسا وهى بحيرة Le Bourget ويتصل مباشرة بأكبر منطقة على مستوى العالم فى مجال التزحلق. ومن ثم فإن هذه المميزات تمثل القيم المضافة التى ينفرد بها مركز SAVOIE TECHNOLAC

هذا ويقوم المركز بخدمة الشركات من خلال توفير خدمات خاصة للمساعدة على التطوير:

- مركز تدريب خاص يطلق عليه الـ BIC (European Community Business & Innovation Centre)
- مركز لضمان الراحة المعيشية (ويتضمن متاجر، مطاعم، مكتب بريد، بنك ودور حضانة)
- إثنين من مراكز المؤتمرات و معارض (400 و1000 مقعد)
- وسائل ترفيهية مثل المراكب بشر عية الحولف، قاعات رياضية، تنس، ترحلق، طيران
- مطار لرجال الأعمال بالقرب من الموقع (Chambery - Aix les Bains)

توقيع شركة Pignat إتفاقيتى إجازة مع المعهد الفرنسى للبترول

قامت الشركة الفرنسية Pignat رائدة صناعة الأجهزة والمعدات من خلال الهندسة الكيميائية وهندسة العمليات بتوقيع إتفاقيتى إجازة مع المعهد الفرنسى للبترول. وستسمح تلك الإتفاقيات بعرض وحدة تنقية البترول الخام DESALTOP® ووحدة التقطير المستمر للبترول الخام TOPCONT® فى الأسواق وشركة Pignat هى واحدة من الشركات العالمية القادرة على تصنيع تلك الوحدات النموذجية لمعالجة البترول الخام من خلال العمليات المشهورة والمعترف بها



الكوميسا

فى إطار التعاون بين مصر والقارة الأفريقية ستستضيف مصر أعضاء تجمع الكوميسا فى الفترة من 6-8 أغسطس 2005 بالإسكندرية وذلك بعقد ورشة عمل للتحضير للإجتماع الوزارى الذى سيعقد خلال الفترة من 14-15 سبتمبر 2005 وذلك لبحث سبل التعاون بين مصر تجمع الكوميسا.

جديــدة فى تاريــخ الســودان



إن إتفاق القاهرة للوفاق الوطنى فى السودان الذى تم بين الحكومة السودانية والتجمع الوطنى الديمقراطى الذى يضم أحزاب المعارضة جرى توقيعه أمام العالم ليكون نهاية مرحلة دامية طالت فى السودان، وكانت سبباً فى إنهاك قواه الوطنية إن هذا الإتفاق شمل كل قضايا العمل الوطنى والإحتمالات المستقبلية، ونص على أن المواطنة هى أساس الحقوق والواجبات، وأن السودان وطن متعدد الأديان ولا يفرق بين أبنائه. كما نص الإتفاق أيضاً على رفع حالة الطوارئ وإطلاق حريات التنظيم والتعبير. وتحقيق التحول الديمقراطى بجانب السلام الشامل فى كافة البلاد. ورصد جميع المخاطر التى تهدد أمنه ووحدته وإستقراره.



الرئيس مبارك يلقي كلمته

إجتماعات وقرارات

عقد الرئيس السودانى عمر البشير بمقر الرئاسة بالخرطوم عدة إجتماعات لبحث التغييرات فى ضوء إتفاق نيفاشا مع الحركة الشعبية وإتفاق القاهرة مع التجمع الوطنى الديمقراطى، وصدر القرار الجمهورى بتعيين الدكتور جون قرنق نائباً أول لرئيس الجمهورية.

وتم تشكيل الحكومة القومية حيث إحتفظ حزب المؤتمر الوطنى الحاكم بمنصب وزير الدفاع، وكان من نصيب الحركة الشعبية منصب وزير الخارجية

تقويم إتفاق القاهرة

عقدت هيئة قيادة التجمع السودانى المعارض جتمعاتها لتقديم وإجازة إتفاق القاهرة الذى تم توقيعه برعاية الرئيس حسنى مبارك، والإجراءات التى ستترتب على إتفاق القاهرة بالنسبة لتنفيذ عودة قيادات التجمع إلى داخل السودان.

وصرح الشفيع خضر عضو هيئة قيادة التجمع المعارض بأنه سيتم تحديد موعداً ملائماً للعودة المقررة بقيادات التجمع كما سيتم بحث الوضع الجديد للتجمع، وإطلاع القيادة الإرتيرية على إتفاق القاهرة بصفتها حليفة للتجمع.

ومن جانبه أشار التوم هجو - عضو هيئة قيادة التجمع المعارض وعضو المكتب التنفيذى وأمين التنظيم بالحزب الإتحادى السودانى - إلى أن التجمع المعارض شكل له أمانة حرصاً على إستمراره فى المرحلة القادمة، وسيتم تشكيل لجان لتنفيذ إتفاق القاهرة، ووضع إستراتيجية لعمل التجمع.

مراسم توقيع الدستور الإنتقالى

إحتفل السودان بمراسم توقيع الدستور الإنتقالى حيث وقع الرئيس عمر البشير على دستور الفترة الإنتقالية وأدى اليمين الدستورية أمام رئيس المحكمة الدستورية، كما أدى أيضاً الدكتور جون قرنق زعيم الحركة الشعبية اليمين كنائب أول أمام رئيس الجمهورية، وبذا بدأت مرحلة سياسية جديدة فى السودان.

وشارك فى الإحتفال عدد من رؤساء الدول وممثلوها وبحضور كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة، وعمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية، ورئيس المفوضية الأفريقية ألفا عمر كونارى، وترأس وفد مصر الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء

وقام الرئيس البشير بتوقيع عدداً من القرارات المهمة وعلى رأسها تعيين الدكتور قرنق نائباً أول لرئيس الجمهورية وعلى عثمان محمود طه نائباً ثانياً

وتم بعد ذلك إصدار تشكيل حكومة الوحدة الوطنية التى تضم لأول مرة وزراء من الحركة الشعبية ومختلف القيادات

وأعرب كوفى أنان عن شكره وتقديره ودعا للعمل من أجل بناء السودان الجديد، وأشار إلى أن الأولوية القصوى للحكومة الوطنية هى العمل من أجل حل مشكلتى دارفور وشرق السودان، وأن المجتمع الدولى سيقف إلى جانب السودان لتحقيق السلام والعمل على إعادة الإعمار

وقد أكد الرئيس البشير فى كلمته على أنه سيتم وضع أسس للنهوض بالسودان فى جميع المجالات بجانب دعم قطاعات التعليم والمرأة والرياضة والفنون، وبناء القدرات العلمية والفنية، وتحقيق التنمية البشرية لحماية المجتمع من الفساد والشرور والرقى به نحو القيم الفاضلة، والإلتزام بالعمل على إقامة الحكم الرشيد الذى يتسم بالديمقراطية والشفافية والطهارة وسيادة حكم القانون، ومواصلة التنمية، وتوفير الأمن والطمأنينة للمواطنين، ودعا الرئيس السودانى جميع القوى السودانية إلى ممارسة سياسة حرة راشدة ومسئولة تعلى المصلحة الوطنية على المصالح الحزبية الضيقة.

الثلاثة الكبار الرئيس البشير ونائباه على عثمان وجون قرنق

وألقى قرنق كلمته فى هذه المناسبة حيا فيها الجميع بإسم السودان الجديد، وأشار إلى أن السودان يدخل مرحلة إعادة الإعمار، وهى المسئولية الأولى على عاتق الجميع، وأن الدستور الإنتقالى سينقل السودان نحو الديمقراطية لتحقيق الإستقلال الحقيقى لكل السودان، وأن إتفاقية السلام لن تكون شاملة وكاملة ما دامت هناك حرب فى دارفور وشرق السودان، ولا بد من وضع حد لتلك الحرب حتى يكون السودان بلداً بإتحاد طوعى وبإرادة شعبية، وأنه سيعمل مع الرئيس البشير بصفته نائباً أول له، ومن خلال مؤسسة الرئاسة وحكومة الوحدة الوطنية لخدمة الشعب السودانى ولتحقيق العدالة للجميع.

قرنق يؤدى اليمين

وأعرب على عثمان طه عن تقديره للحضرين والترحيب بهم فى يوم السلام الذى يبدأ فيه السودان صفحة جديدة على هدى أحكام إتفاقية السلام التى أنهت الحرب التى دامت أكثر من 20 عاماً، وأن التعاون مع المجتمع الدولى يبقى حاسماً فى تطبيق ما تم الإتفاق عليه لتحقيق السلام الشامل، وفتح الطريق أمام الشركاء الدوليين لبناء سودان مستقر وإنهاء حالة المعاناة والحراب والدمار

المشاركة المصرية

إن المشاركة المصرية تعكس إهتمام القيادة المصرية بتحقيق الإستقرار والأمن فى الشقيقة السودان، وقد أجرى الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء المصرى مباحثات مع كبار المسئولين فى الحكومة السودانية تضمنت تفعيل إتفاقات التعاون المشترك فى جميع المجالات، وخاصة إتفاقية الحريات الأربع وهى حرية التملك والتنقل والعمل والتجارة بجانب التوسع فى العلاقات التجارية، وإحياء التكامل بين مصر والسودان خاصة بعد ما تم فى القاهرة إتفاق المصالحة السودانية تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك، كما أن إستضافة مصر لحوار الفصائل السودانية يعكس الدور الهام الذى لعبته لتحقيق السلام والإستقرار لشعب السودان.

الموقف الأمريكي

لقد صرح الدكتور مصطفى عثمان إسماعيل وزير الخارجية السودانية بعد إجتماعه بكوندوليزا رايس وزير الخارجية الأمريكية بأنها وافقت على النظر فى إمكانية رفع العقوبات

المفروضة على السودان خاصة بعدما أزيلت معظم المشكلات التي كانت تعوق إقامة علاقات طبيعية مع أمريكا، وأشار آدم إيرلي نائب المتحدث بإسم الخارجية الأمريكية إلى أن محادثات مع وزير الخارجية السودانية تأتى في سياق تكثيف لجهود الأمريكية مع حكومة الخرطوم لتطبيق إتفاق سلام شامل بين الشمال والجنوب، ولحل أزمة دارفور

معاناة جنوب السودان

إن جنوب السودان عانى من الإستعمار البريطاني، وتفاقمت نكبته مع إندلاع الحرب الأهلية منذ عام 1955 إلى أن وقع إتفاقية أديس أبابا للسلام عام 1972، ولم تمضى سنوات حتى قام التمرد الثاني لأبناء الجنوب عام 1983 إلى أن توقف إطلاق النار مع قدوم عام 2004 حسبما ما تم الإتفاق عليه في نيفاشا بين حكومة السودان والحركة الشعبية بزعامة الدكتور جون قرنق حول تقاسم السلطة والثروة بينهما، ويتراوح تعداد الجنوبيين بين خمسة وستة ملايين مواطن.

إحتفال أبناء القبائل بالصلح

التفاؤل الحذر

إن عودة وتوطين زهاء مليونين من اللاجئين والنازحين إلى شمال السودان ودول الجوار لا زالت تجسد أهم وأخطر المشكلات التى تواجه عملية بناء الدولة فى الجنوب، ولذا فإن إتفاقية السلام أفضت إلى تشكيل قوة عسكرية قوامها عشرة آلاف جندى للتمركز فى الجنوب بدعوى حفظ السلام، وقد سادت كل الأوساط المحبة للسودان موجة من التفاؤل الحذر بالرغم من حجم القضايا الصعبة التى تواجه الحكومة الإنتقالية الجديدة، وتتطلب وضع مصلحة السودان العليا فوق جميع المصالح الخاصة، وذلك لبناء السلام على أسس سليمة بعد القضاء على مشكلات الفقر والجوع والمرض.

رسالة إلى أفريقيا والعالم

إعتبر الرئيس السوداني عمر البشير أن بدء تنفيذ إتفاقية السلام هى رسالة إلى أفريقيا والعالم أجمع تؤكد أن السودان إختار مبدأ التداول السلمى للسلطة، وإعلاء قيم الحرية والعدل والمساواة، ولابد من الإتفاق على ثوابت قومية وطنية رشيدة

كلمة أخيرة

إن السلام والديمقراطية والتنمية والوحدة والإستقرار هى كل ما يحتاجه شعب السودان الشقيق لعلاج الأزمات التى عانى منها طويلاً، وجلبت عليه المعاناة والمشقة. إنها مرحلة جديدة فى تاريخ السودان السياسى بعد طى صفحة مريرة لأطول حرب أهلية تسببت فى إعاقة تقدمه وتطوره وتوظيف موارده، ولابد من التعاون المشترك لبناء سودان جديد نموذجى يرتكز على التعايش بين جميع فئاته وأعراقه الدينية، والمساواة بين الجميع فى الحقوق والواجبات، وبدء عملية التنمية الإقتصادية وتوظيف موارد البلاد الطبيعية والبشرية، وإعادة إعمار الجنوب.

***

المؤتمر الإقليمي

المواصفات والجودة في التعليم

المسار نحو التميز

تغطية: مريم شعوط

نظم معهد الإنتاجية والجودة بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بالتعاون مع منظمة الأيزو العالمية والهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة مؤتمر إقليمى تحت رعاية معالى الاستاذ الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء ومعالى الاستاذ الدكتور/ عصام شرف وزير النقل ومعالى الأستاذ الدكتور/ عمرو عزت سلامة وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى ومعالى الاستاذ الدكتور أحمد جمال الدين موسى وزير التربية والتعليم ومعالى المهندس/ رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة ومعالى اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية وسعادة الدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى عقد المؤتمر بمدينة الإسكندرية خلال الفترة من 28 / 30 يونيو 2005 وكان من المتحدثين فى المؤتمر الأمين العام لمنظمة الأيزو العالمية ونخبة من متحدثين محليين ودوليين وهيئات تعليمية ومتخصصين على أعلى مستوى فى مجال جودة التعليم.

تواجه كافة الأمم سلسلة من التحديات التقنية والإقتصادية والفكرية التى باتت ملمحًا من ملامح القرن الجديد ولا شك أن أولى ركائز النهضة المأمولة تتمثل فى تخليق قاعدة من الكوادر البشرية المستنيرة القادرة على التجاوب مع المتغيرات شديدة التلاحق والتعامل مع مفرزات التكنولوجيا الحديثة بأدواتها المختلفة وكما هو مستقر فى الوجدان أن جودة التعليم هى الرمز الحضارى للأمة ومدى تقدمها وبالتالى مصدر رقيها وتحضرها والمحافظة على ثقافتها القومية وثوابتها الأصلية وحصنها الحصين وخط دفاعها الأول والأخير ومن هذا المنطق يمكن تحقيق الإنجازات فى وقت قصير بما يفوق كل تصور وبرؤية ثاقبة يتضح أن الإهتمام بجودة التعليم هو أحد الركائز الرئيسية بتحقيق هذه النهضة وذلك سعياً نحو خطوة للأمام تحقق لوطننا الحبيب ولأمتنا العربية موقعا فريداً بين الدول المتقدمة وفى إطار إهتمام الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بدورها القيادى فى مواكبة التطورات الحديثة والمتلاحقة وحرصها على تقديم خدمة تعليمية متميزة قامت الأكاديمية بتنظيم هذا المؤتمر الإقليمى العربى عن المواصفات والجودة فى التعليم لنشر المفاهيم

اللواء/ عبد السلام المحجوب

الأساسية والمستحدثة للجودة الشاملة فى شتى مجالات التعليم وحدد العوامل المؤثرة على زيادة أو إنخفاض مؤشرات الأداء فى المؤسسات التعليمية وصياغة التوجهات الإستراتيجية اللازمة لمعالجة إنخفاض مؤشرات الجودة فى التعليم وناقش القضايا الهامة المتعلقة بتحديث وتطوير التعليم وبرامج إعادة الهيكلة وتوظيف نظم الجودة فى ضوء التوجهات والسياسات نحو الإرتقاء بالتعليم الأساسى والجامعى لإيجاد آلية لبناء بنية صلبة من الكوادر البشرية المستنيرة القادرة على التجاوب مع المتغيرات شديدة التلاحق وقد حضر المؤتمر جميع السادة المهتمين بقضايا التعليم ورفع مستوى وكفاءة التعليم الأساسى والجامعى كرؤساء الجامعات وعمداء الكليات والمعاهد المتخصصة وأعضاء هيئة التدريس بالجامعات والمعاهد ووكلاء وزارة التربية والتعليم ومديراء المدارس والمتخصصين فى مجال الجودة وشارك فيه هيئات دولية وإقليمية ومحلية وتأتى على رأس القائمة منظمة الأيزو العالمية والهيئة المصرية العامة للمواصفات والجودة والمنظمة العربية للتنمية الصناعية والتعدين ودار المؤتمر حول ثلاث محاور رئيسية

المحور الأول: التعليم كمحرك رئيسى لقوة الإقتصاد فى الدول النامية

جمال مختار

- دور التعميم فى دفع عجلة لتنمية الإقتصادية.
- تطوير التعليم للتجاوب مع المتغيرات والتحديات شديدة لتلاحق تجاه الدولة لنامية
- دور المؤسسات العلمية والمعاهد المتخصصة فى تطوير التعليم.

المحور الثانى: النماذج المتغيرة لتطوير التعليم لمواكبة التحديات الخارجية

- التقييم الذاتي "Self As-sessment" للنظم التعليمية
- تطبيق الأساليب علمية والتكنولوجيا الحديثة لتطوير وتحديث التعليم.

عصام شرف

- دور سياسات التعليم والتطورات العلمية فى رفع كفاءة البحث العلمى والتعليم.

المحور الثالث: أثر تطبيق المواصفة القياسية الدولية أيزو "9001:2000" فى المعاهد التعليمية على رفع كفاءة وفاعلية الأداء.

- إستخدام منهج إدارة المعرفة فى تطوير التعليم
- دور نظم إدارة الجودة والمواصفات القياسية فى رفع القدرة التنافسية لدى المؤسسات التعليمية
- التطوير المستمر يهدف إلى الإرتقاء بمستوى الخدمة التعليمية فى الدول النمية
- القياس المقارن ودورة فى تحسين جودة الخدمات التعليمية فى الدول النامية.



بمكو (BIMCO)

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL

عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

تعريف

عقد أول إجتماع لما يسمى الآن «بمكو» BIMCO فى كوبنهاجن سنة 1905 عندما عقد ملاك السفن التجارية العاملة فى بحر البلطيق والبحر الأبيض (شمال روسيا) إجتماعاً بغرض إنهاء الصراع على أجور الشحن فى هذه المناطق، ولم تكن هناك منظمات بحرية دولية فى هذا الوقت وكان من العسير تنظيم التجارة البحرية العالمية.

وفى أول إجتماع فى فبراير سنة 1905 إتفق ملاك السفن المشتركون فيه من 11 دولة هى إنجلترا والدنمارك وفرنسا وألمانيا وهولندا وبلجيكا وأسبانيا والنرويج والسويد وفنلندا وروسيا - على عدم قبول أجور نقل بحرى أقل من مستويات معينة.

وفى أول إجتماع رسمى عام لهذا التنظيم فى نوفمبر سنة 1905 كان هناك 102 مالك من 10 دول يملكون 1056 سفينة. وفى سنة 1917 تقرر قبول ملاك السفن الشراعية فى التنظيم وكان عددهم 157 مالكاً وكانوا يملكون 450 سفينة شراعية حمولتها 250 ألف طن تقريباً. وفى الإجتماع العام سنة 1927 تقرر تغيير إسم التنظيم إلى المؤتمر البحرى للبلطيق والدولى (THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE) وذلك للدلالة على زيادة إهتماماته الدولية وكان فى المؤتمر هذا فى ذلك الوقت ملاك من 20 دولة تمثل سفنهم 14% من الأسطول التجارى العالمى.

وفى سنة 1985 عُقد الإجتماع العام للمؤتمر فى سان فرنسيسكو وذلك لأول مرة خارج دول أوروبا. وفى هذا الإجتماع تم تغيير إسم المؤتمر (CONFERENCE) إلى مجلس (COUNCIL) لتلافى سوء الفهم من كلمة مؤتمر التى تطلق على تنظيمات بين ملاك السفن فى مناطق معينة تتفق فيما بينها على تحديد أجور أدنى للنقل البحرى فى تلك المناطق.

أخذت عضوية «بمكو» فى الزيادة على مر السنين حتى صار عدد الأعضاء سنة 1999 حوالى 1000 مالك (OWNER MEMBER) يملكون 24700 سفينة مجموع حمولاتها 468 مليون طن، وفى سنة 1909 كانت تعدلت قواعد المنظمة لقبول سماسرة إيجار السفن وبيعها والوكلاء الملاحيين فى عضويتها وبلغ عددهم سنة 1999 (1600) عضو (BROKER MEMBER) وفى نفس السنة تم قبول نوادى الحماية الدولية (P21 CLJBS) وبلغ عددهم سنة 1999 (50) عضواً (CLUB MEMBER). ولكى يتسنى مناقشة الموضوعات التى تهم صناعة النقل البحرى بصفة عامة تم قبول هيئات تصنيف السفن والبنوك الممولة لصناعة النقل البحرى وشركات التأمين وهيئات الموانى "أعضاء زمالة" ووصل عددهم الآن 46 عضواً (ASSOCIATE MEMBER) تطورت «بمكو» إلى منظمة عالمية لخدمة صناعة النقل البحرى بهدف إستمرار التقدم والرقى وصار الفضل لها فى تنظيم وتقريب المصالح المشتركة فى صناعة النقل البحرى بغض النظر عن الجنسية وأصبح بها أعضاء من 118 دولة.

أهداف المنظمة

(حسب ما تقرر فى إجتماع المنظمة فى لشبونة فى مايو سنة 1999)

1- توحيد ملاك السفن والجهات والمنظمات الأخرى المتصلة بصناعة النقل البحرى للبحث والتصرف فى جميع الأمور التى تؤثر على الصناعة بعد الموافقة عليها.

2- إخطار الأعضاء بأية معلومات تصل إلى المنظمة وكذلك حالات المطالبات والتكاليف الغير عادلة وتطور أجور النقل البحرى فى العالم وعقود إستئجار السفن ذات النصوص الغير مقبولة والتى قد تؤدى إلى خلافات وأمور أخرى

3- تحضير وإعداد عقود إستئجار السفن والمستندات الملاحية الأخرى بالتعاون مع المستأجرين والشاحنين والتجار والمستلمين وملاك السفن وسماسرة تأجير السفن وأى أطراف أخرى لها صلة بصناعة النقل البحرى.

4- إصدار المستندات التى يتم الموافقة عليها للإستخدام فى التعاملات فى صناعة النقل البحرى وكذا الموافقة على المستندات التى تصدرها المنظمات المماثلة لنفس الغرض

5- الإجتماع أو التراسل مع المستأجرين والشاحنين والتجار والمستلمين وملاك السفن وسماسرة تأجير السفن وغيرهم لبحث أى أمر يتصل بصناعة النقل البحرى.

6- الحصول على عضوية فى أى تنظيم أو جمعية أو هيئة تكون لها نفس أهداف المنظمة وكذلك فى أى تنظيمات تساهم فى تحقيق أهداف المنظمة.

7- التعاون مع أى تنظيمات تعمل لمصلحة صناعة النقل البحرى ومناصرة الإجراءات والسياسات التى تتخذها تلك المنظمات.

8- مساعدة ومعاونة الأعضاء الذين يتعرضون لمعاملة غير عادلة من قبل الحكومات والهيئات وإتخاذ الإجراءات التى يتفق عليها بعد التحقق من البلاغات عن المعاملة الغير عادلة.

9- إتخاذ أى خطوات لمصلحة صناعة النقل البحرى كلما دعت الضرورة أو الظروف

10- إتخاذ كافة الإجراءات التى تتمشى مع قواعد المنظمة والتى تناسب تحقيق الأهداف السابقة.

مقر المنظمة وهيكلها

يكون مقر المنظمة فى كوبنهاجن أو فى أى مكان تقرره الجمعية العمومية بأغلبية ثلثى الأعضاء الحاضرين الذين لهم حق التصويت.

ويتكون هيكل المنظمة من جمعية عمومية ومجلس إدارة ولجنة تنفيذية ولجنة للمستندات الملاحية وسكرتارية يتبعها إدارة المعلومات وإدارة المطبوعات.

الخدمات التى تقدمها المنظمة للأعضاء

الخدمات العامة

1- تقديم الإرشادات والتوصيات والتحذيرات.

2- تقديم نماذج عقود إستئجار السفن التى لا تؤدى إلى خلافات بين المتعاقدين.

3- تقديم المساعدة فى تحصيل المبالغ المتأخرة لدى الآخرين

4- تقديم النصح لتفادى المخاطر من عمليات تهريب المخدرات والقرصنة البحرية والهاربين على السفن.

5- تقديم المعلومات عن تكاليف تداول البضائع فى الموانى وكذا الممنوعات والمحظورات فى الموانى.

6- تقديم المعلومات عن حالات الجليد فى المناطق الباردة.

7- تقديم المعلومات عن المحاذير الملاحية وغيرها.

8- تقديم المعلومات عن الضرائب التى تحصلها الدول على أجور النقل البحرى (FREIGHT TAXES).

الخدمات الفنية

1- تقديم المشورة عن السلامة فى البحار ومنع تلويث البيئة البحرية

2- تقديم المساعدة فى عقد دورات تدريبية دراسية فى أى بلد تطلب ذلك.

3- تقديم المعلومات اللازمة عن الإمكانيات الفنية فى الموانى.

4- تقديم المعلومات عن كفاءة الإمكانيات المتاحة فى الموانى وخاصة محطات شحن وتفريغ بضائع الصب.

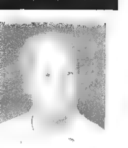
5- تقديم المعلومات عن كفاءة تنظيف العنابر وصهاريج الناقلات

6- تقديم المشورة فى أى أمر من الأمور الفنية التى يطلبها الأعضاء.

7- صياغة القواعد والقوانين الدولية على ضوء الحوادث البحرية وتلويث البحار.

8- تنظيم الملاحة القطبية بالإشتراك مع المنظمة البحرية الدولية IMO.

***



قناة السويس فى معترك المنافسات الدولية

بقلم سمير معوض المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة (سابقا)

فى موازين المعادلات الإقتصادية العولمية بتفاعلاتها العميقة الواسعة تظل قناة السويس رقماً بالغ الأهمية لاسيما بالنسبة لدورها المحورى ووظيفتها الإستراتيجية لتدفقات مشحونات التجارة المحمولة بحراً ولخطوط المواصلات البحرية ما بين شمال وجنوب الكرة الأرضية. حيث توفر لجميع الكتل والكيانات الإقتصادية الدولية طريقاً مختصرة (Shortcut) تتيح لهذه الكيانات إمتلاك مفاتيح ذهبية لحل مشكلات كثيرة. وتقدم ميزات جمة لتحقيق الوفورات فى الوقت بإعتبار أن الزمن عنصر هام من عناصر التنمية وكذلك خفض التكاليف والمساعدة فى إستخدام الأصول الرأسمالية والإنتاجية (السفن) التى تعتبر أهم شرايين المبادلات التجارية البحرية التى تبلغ نسبتها من جملة التجارة الدولية نحو 90%. فقناة السويس بإعتبارها مجازاً لوجستياً محورياً لا تقع بعيداً عن نقاط التماس القارية وإنما هى تتموضع فى بؤرة شبكة خطوط التجارة والملاحة وكأنها قطب خطوط وخيوط الجهاز العصبى المركزى للعالم. وعلى رغم أنها أخدود مائى بحسابات التنظر الجغرافى البحت ضئيل نسبة الإمتداد إلى مساحة سطح الكرة الأرضية البالغة 510 مليون كيلو متراً مربعاً فإنها عدلت موازين الإقتصادات البحرية العالمية ووضعت البناء الإقتصادى المصرى على أعتاب بؤرة موقعية بالغة الحساسية إبتداءً من النصف الثانى للقرن التاسع عشر فقد جعلت الكرة الأرضية أكثر تماسكاً وتشابكاً وإندماجاً على نحو غير مسبوق بأى نظير.

وبكل الحسابات الإقتصادية العولمية فإن قناة السويس لا تعدو كونها مشروعاً إقتصادياً شأنها شأن كثير من المشروعات الإقتصادية العملاقة من حيث مفاهيم الإدارة وطبيعة الإنتاج ونوعية الفكر التخطيطى ومستويات التنمية والتطوير إلا أنها أقلعت منذ بضع عقود عن ترسيخ فكر التنمية المستدامة. كما أنها ليست بمنأى عن صراعات المنافسة بكل مستوياتها وأبعادها فهى مثل الكائنات العضوية تخضع لقوانين النشوء والإرتقاء وشريعة البقاء لمن يمتلك مقومات الصلاحية بحكم عوامل الإستقواء الذاتية والخارجية. والتاريخ الحديث حافل بمحطات تفشى أسرار الصراعات التنافسية التى عمدت إليها قوى متربصة كان هدفها الدائم هو إفراغ القناة من رجحان قواها الذاتية المؤثرة وإضعاف أرجحية قواها الإقتصادية وطاقاتها النقلية واللوجستية العملاقة. ظهر ذلك جلياً فى جدول أعمال المؤتمر الصهيونى الذى دعا إليه تيودر هيرتزل فى العام 1897 بعد ربع قرن ونيف من إفتتاح القناة للملاحة الدولية فى العام 1869. ومن بعد ذلك فى العام 1956 حاول بن جوريين أن يقوم بدور المحرض بإلحاح شديد لإقناع فرنسا وإنجلترا بتبنى مشروع حفر قناة ملاحية بديلة تربط ما بين خليج العقبة من عند ميناء إيلات وتنتهى عند أشدود أو عسقلان عند البحر المتوسط والهدف كان توجيه ضربة قاصمة لقناة السويس. وبقى مشروع حفر هذه القناة لا يفتر عن مراودة مطامح إسرائيل للسيطرة على أعنة الإقتصاد فى منطقة الشرق الأوسط. وكان المخطط من وراء ذلك متعدد المرامى أولها حرمان مصر من قوة قناة السويس الداعمة للإقتصاد المصرى وثانيها مداد الجغرافيا الإسرائيلية الهشة التكوين بركيزة إستراتيجية مضافة. وثالثها إنعاش الإقتصاد الإسرائيلى الذى يعتمد بصورة كبيرة على الدعم الخارجى.

ورابعها إيجاد فاصل ومانع حدودى بينها وبين مصر الدولة الكبرى فى الشرق الأوسط تكرسه هذه القناة وترسم على أساسه خريطة المنطقة مرة واحدة إلى الأبد.

هاتان الحلقتان فى سلسلة التهديدات ليستا الوحيدتين من نوعهما. فعلى الصعيد العالمى الأوسع هناك عدة مشروعات برية وبحرية تقف من ورائها التكتلات الإقتصادية الديناصورية تهدد مكان ومكانة قناة السويس. وهذه المشروعات دخلت بالفعل حيز البدائل التى ستنافس قناة السويس. فالصراع على كعكة التجارة البحرية فى المنطقة سيبقى محتدماً إلى أجل غير مسمى بفعل تعارض وتصادم المصالح الإستراتيجية لأطراف عديدة. وفى مضمار السعى إلى أسر القوة النقلية لقناة السويس وترحيلها إلى الشرق من خليج السويس إلى خليج العقبة كان لابد من العودة إلى سياسة المراحل التى تتوصل إلى الهدف شوطاً بعد شوط لفرض الحقائق والأوضاع وفق نظرية بناء قوى الضغط لتحدث مفعول الإنشطار المتسلسل. ومن ثم بدأ الحديث عن شق قناة مائية إسرائيلية من عند قمة خليج العقبة متجهة شمالاً لتتلاءم مع عرض البحر الميت والذرائع هى إقامة سلسلة لتوليد الكهرباء وحماية البحر الميت من الجفاف والإندثار وإمداده برافد مائى مستديم. هذه هى المرحلة الأولى لشق قناة تربط ما بين البحرين لكنها بكل الحسابات الجيولوجية والإقتصادية والسياسية أبهظها كلفة وتوليداً لردات الأفعال الإستراتيجية فى المنطقة. فمن المعروف أن إنشاء هذه القناة سيمثل تهديداً خطيراً لخزانات المياه الجوفية العذبة فى كل من إسرائيل وفلسطين والأردن. غير أن إحدى فوائد هذا المشروع أنه سيمكن إسرائيل بفضل الطاقة المتاحة فى مساقط المياه من إنتاج مليارات الأمتار المكعبة من مياه الشرب عن طريق تقنيات إعذاب المياه (Desalination) إضافة إلى تحويل شواطئ البحر الميت إلى منتجعات سياحية عالمية وتحويله إلى بيئة بحرية صالحة لنمو وتكاثر الثروة السمكية إضافة إلى إنشاء عدد من (مارينات) اليخوت

وحين يأتى دور المضى فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع قناة السويس الإسرائيلية وهى التى ستوصل ما بين البحر الميت والبحر المتوسط سيكون الأمر أكثر يسراً وسرعة وأقل تكلفة لإختلاف طبيعة التكوين الميكانيكى / الجيولوجى للتربة فى هذه المنطقة فى المرحلة الثانية. وعلاوة على ذلك فإن دوائر ومؤسسات مالية وإقراضية دولية ستكون على إستعداد لتمويل المشروع لاسيما وأن هناك قوى لدواع وحوافز سياسية ستلقى بثقلها لإتمامه والإفادة من الحوافز الإقتصادية واللوجستية التى يسعى فى ظل التنافس المحموم لتقديمها لها. لأن طبيعة التنافس ستكون خاضعة لضغوط ما يعرف بأساليب منافسة قطع الرقاب فى زمن العولمة المتوحش النهم للسيطرة على مقاليد الإقتصادات الدولية. فإسرائيل فى موازين التقويمات البحرية حتى الوقت الراهن تأتى بعد مصر بمسافة بعيدة. والقناة التى تخطط لإنشائها المراد منها سحب جزء من رصيد مخزون الطاقة النقلية الحيوية لمصر فى هذا الميدان. فمصر تطل على خمسة من أهم البحار والممرات على إمتداد 2500 كيلو متر (البحر المتوسط والبحر الأحمر وقناة السويس وخليج السويس وخليج العقبة) بينما لا تطل إسرائيل إلا على البحر المتوسط وخليج العقبة بنسبة ضئيلة. والهدف الدائم والحاسم هو إعادة هيكلة الموازين الإستراتيجية والإقتصادية والبحرية بحيث تصبح إسرائيل قوة مؤثرة فى معادلات الحياة فى الشرق الأوسط.

ماذا إذن ينبغى على قناة السويس أن تفعله وبشكل ناجز خارج إطار الفكر البيروقراطى الحاصر ذاته فى رؤى ومفاهيم لم تعد تمثل أى رجاحة منطقية وعملية فى عالم يمثل فيه التغير الدائم قطب التطورات ومولد القوى الفعال؟

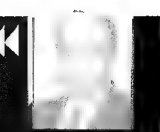
أولاً: يتعين على المخطط الإستراتيجى القومى أن يعيد قناة السويس إلى دورها الرئيسى ووظيفتها الأساسية بإعتبارها أهم شريان بحرى دولى على سطح الكرة الأرضية من الناحيتين الإقتصادية والإستراتيجية والمقام هنا لا يسمح بما هو ضرورى من تفصيل.

ثانياً: أن تكون خطط التعميق والتوسيع لمجرى القناة أسبق فى الزمن من نزول أجيال السفن المتطورة إلى الماء بحيث تجد هذه السفن فى القناة جوانب المرور فى إنتظارها حين الرغبة فى إستخدام القناة طريقاً ملاحية وتجارية فهذه الوظيفة لا يمكن للقناة أن تتغاضى عن أهميتها سيما وأنها هى جوهر عملها.

ثالثاً: أن تستكمل نسبة الإزدواج فى ممر قناة السويس من 40% وهى نسبتها الحالية إلى 100% لجعل القناة طريقاً ذا اتجاهين تتحرك فيها السفن فى ذات الوقت لإختصار زمن المرور فيها إلى النصف على الأقل بالنسبة إلى أساطيل السفن التجارية العالمية وبالتالى ضغط تكاليف رحلاتها وزيادة عدد دوراتها كأصول رأسمالية إنتاجية.

رابعاً: أن تتحول قناة السويس إلى قاعدة لوجستية متحررة من قيود وعوائق البيروقراطية فى ظل تحول إقتصاد صناعة الخدمات العولمية إلى أكثر الإقتصادات مرونة وتطوراً وتحقيقاً للتراكمات الرأسمالية

خامساً: أن تعد خطة إستراتيجية لتنشيط وتفعيل دور الحزامين الجغرافيين للأراضى المحيطة بمجرى قناة السويس شرقاً وغرباً وتحويلها إلى مناطق ذات منافع إقتصادية دولية.



يؤدي قطاع النقل والاتصالات دوراً أساسياً في التطور الإقتصادي والإجتماعي للدولة حيث يعتبر بمثابة أساسية لنشر و بعم الشبكات الأساسية للنقل من سكك حديدية وطرق برية وقنوات ملاحية بمثابة الشرايين التي يتدفق عليها النشاط الاقتصادي والإجتماعي لنشر الرخاء والعمران وتعتبر نظم الإتصالات سواء المحلية او الدولية الشريان الذي يتدفق من خلاله المعلومات والبيانات اللازمة للتطور.

بقلم دكتور / أحمد عيسوى صالح

الإنجازات التى تمت فى قطاع النقل والمواصلات

فى الإثنى وعشرين عاماً 82 / 1983 - 2003 / 2004

كما أن الموانى المصرية سواء البحرية أو الجوية أو البرية تعتبر المنافذ الرئيسية لنقل التجارة الخارجية هذا فضلاً عما يحققه النقل البحرى والجوى والإتصالات من دعم للإقتصاد القومى فيما يوفره من نقد أجنبي

وقد أولت الدولة هذا القطاع عناية فائقة حيث بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الخطة الخمسية الأولى 1983/82 - 1987/88 11.3 مليار جنيه بنسبة 20.1% من إجمالى الإستثمارات على المستوى القومي وفي الخطة الخمسية الثانية 1988/87 -1992/91 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 20.6 مليار جنيه بنسبة 16.5% من إجمالي الإستثمارات على المستوى القومي وفى الخطة الخمسية الثالثة 1993/92- 1998/97 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 36.2 مليار جنيه بنسبة 17.7% من إجمالى الإستثمارات وفي السنوات الاربع 1996/97 - 2001/2000 من الخطة الخمسية الرابعة 1998/97 - 2002/2001 بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 41.5 مليار جنيه بنسبة 14.1% من إجمالى الإستثمارات على المستوى القومى وقدره 295.3 مليار جنيه ولقد كان يستهدف في الخطة الخمسية 1998/97 - 2002/2001 إستثمارات قدرها 400 مليار جنيه قدر لقطاع النقل والمواصلات بتنفيذ إستثمارات قدرها 44.1 مليار جنيه بنسبة 11% يخص القطاع الخاص منها 19.5 مليار جنيه بنسبة 44.2% وسوف نستعرض فيما يلي ما تم تنفيذه من إستثمارات كمية وعينية لأهم الهيئات بقطاع النقل و لمواصلات حتى تتبين لنهضة الكبيرة التي تمت فى عهد فخامة الرئيس محمد حسني مبارك.

الإنجازات العينية:

أولاً: النقل البري والنهري:

1-الهيئة القومية للسكك الحديدية:

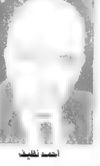
بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من عام 1983/1982 حتى عام 2004/2003 16.5 مليار جنيه بالسعر الجارى وهى تعادل 30.02 مليار جنيه بالسعر الثابت لعام 2003/2002 تبلغ أطوال المسارات 4900 كيلو متر منها 20 كم خطوط رباعية 1406 كم خطوط مزدوجة، 3494 كم خطوط مفردة وتبلغ إجمالى أطوال سكك الشبكة 921 كيلو متر. ومن أهم المشروعات التى تم تنفيذها

1- مشروع إزدواج الخط (القاهرة/ أسوان) حيث تم إزدواج 505 كم وإنشاء 34 كوبرى جديد وإنشاء 87 محطة جديدة وبلغت تكاليف المشروع 1230 مليون جنيه وبذلك زادت السرعة على هذا الخط من 60 كم/ ساعة إلي 120 كم / ساعة وزادت طاقة الخط من 60 قطار يوم إلى 120 قطار / يوم وتم تقليل زمن الرحلة من 18 ساعة إلي 12 ساعة.

2- مشروع الخط الحديدى الوادى الجديد/ قنا/ سفاجا يبلغ طول الخط 680 كم حيث تم إنشاء أطول كوبرى معدني على النيل بطول 1175 متر وإنشاء كبارى خرسانية وبرابخ عددها 150 وبلغت تكلفة المشروع 1805 مليون جنيه وبذلك تم ربط محافظة الوادى الجديد بوادي النيل والبحر الأحمر للمساهمة فى تنمية الوادى الجديد ونقل خام الفوسفات من المناجم إلى سفاجا ومواقع الصناعة بالجمهورية.

3- الوصلة الحديدية الخارجة / واحة باريس بطول 24 كم وبتكلفة 27 مليون جنيه وبذلك تم ربط واحة باريس الخارجة والبحر الأحمر والمساهمة فى التنمية الشاملة لقطاع توشكى

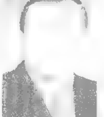
4- مشروع خط الإسماعيلية / القنطرة / رفح ويشمل كوبرى الفردان المتحرك بإستثمارات 1075 مليون جنيه وبطول 226 كيلو متر يبدأ من الفردان (غربى قناة السويس) إلى بئر العبد ثم يمتد إلى رفح المصرية وتتفرع منه وصلة حديدية من محطة بالوظة بطول 35 كم لخدمة ميناء شرق بورسعيد وتبلغ التكلفة 675 مليون جنيه ويهدف المشروع إلى ربط سيناء بالوادى لتنمية سيناء ويبلغ طول كوبرى الفردان المعدنى المتحرك 640 متر بفتحة ملاحية خالصة 32 متراً وبعرض 12.6 متر.



أحمد نظيف

5- الوصلة الحديدية لمشروع المنطقة الإقتصادية بشمال غرب خليج السويس وميناء السخنة الجديد بطول 35 كم وبتكلفة 70 مليون جنيه.

6- تبلغ قوة الجر بالهيئة 673 قاطرة على الخطوط، 140 قاطرة للمناورة، 3 وحدة قطار توربيني ويبلغ عدد عربات الركاب 3726 عربة منها 115 عربات نوم مكيفة و89 عربة بوفيه مكيفة و557 عربة درجة أولي وثانية مكيفة و422 عربة مميزة درجة ثالثة و 128 عربة قوى و 211 عربة مفش و2200 عربة درجة ثالثة و ثانية عادية ويجرى تطويرها بمعدل 200 عربة سنوياً ويبلغ عدد عربات البضائع 12020 عربة بضائع.



عصام شرف

7- يبلغ عدد المقاعد المكيفة المتاحة يومياً 45350 مقعد مقابل 10542 مقعد عام 1981 بنسبة زيادة قدرها 330.2% وعدد المقاعد العادية المتاحة يومياً 580464 مقابل 143370 عام 1981 بنسبة زيادة قدرها 304.9% وعدد المقاعد المطورة المتاحة يومياً 227000 مقعد.

8- لقد تطورت السكة الحديد تطوراً كبيراً وإرتفعت إيراداتها من 94 مليون جنيه فى عام 1982/81 إلى 855.6 مليون جنيه عام2003 /2004 بنسبة زيادة قدرها 810.2% وإرتفع حجم نقل الركاب من0.8 مليون راكباً عام 1981 إلى أكثر من 2 مليون راكب يومياً عام 2004/2003 وإرتفع حجم نقل الركاب من 17902 مليون راكب كم عام 1981 إلى 41283 مليون راكب عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 130.6% كما إرتفع حجم حركة نقل البضائع من 2448 طن كم عام 1981 إلى 4305 مليون طن كم عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 75.9%



شيرين حسن

2- مترو الأنفاق

بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات في إنشاء الأنفاق 12.26 مليار جنيه فى الفترة من 1983/82 حتي 2004/2003 بالأسعار الجارية وهى تعادل 22.15 مليار جنيه بأسعار عام 2003/2002.

حيث تم ما يلى من إنجازات:

- الخط الأول لمترو الأنفاق حلوان المرج بطول 44 كيلو متر وعدد المحطات 34 محطة منها 5 محطات تحت الأرض تم الإنتهاء من إنشائه وتشغيله فى عام 1989 وينقل حالياً 1.4 مليون راكب



/ يوم بواسطة 43 قطار
- الخط الثاني شبرا الخيمة/ الجيزة/ المنيب بطول 21.5 كيلو متر ويخدم محافظات القليوبية والقاهرة والجيزة وينقل حالياً أكثر من مليون راكب/ يوم وبذلك فإن النقل داخل القاهرة الكبرى يعتمد حالياً على وسيلة مترو الأنفاق كوسيلة حضارية غير ملوثة للبيئة ويتم تشغيله بأعلى كفاءة.
- كما تم إنشاء نفق الأزهر للسيارات من ميدان الأوبرا حتى طريق صلاح سالم والذى يتضمن أحدث المعدات التى أنتجتها المصانع العالمية والتى تحقق أقصى تقنية علمية وذلك لضمان أمن وسلامة وظروف التشغيل المثلى للنفق.

3- الهيئة العامة للطرق والكبارى

بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات في الطرق والكبارى 5.8 مليار جنيه في الفترة من 1963/62 حتى 2004/2003 وهي تعادل 6.9 مليار جنيه بسعر عام 2003/2002 وإرتفعت شبكة الطرق القومية المرصوفة من 15.2 ألف كيلو متر إلى حوالي 50 ألف كيلو متر بنسبة زيادة قدرها 228.9% .

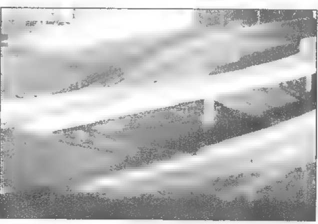
حيث تم إزدواج شبكة من الطرق لزيادة سعتها وإستيعاب الكثافة المرورية الواقعة عليها بإجمالي أطوال تزيد على 3000 كيلو متر منها:
طريق القاهرة/ الإسكندرية/ مرسى مطروح/ السلوم المزدوج بطول 750 كيلو متر.
طريق القاهرة/ الإسكندرية الصحراوى بطول 220 كم
طريق الهايكتسب/ بلبيس بطول 22 كم.
طريق القاهرة/ الفيوم بطول 89كم
طريق الجيزة/ العياط بطول 50 كم
طريق بنها/ ميت غمر/ المنصورة بطول 90كم
طريق دمياط/ لمنصورة/ المحلة/ طنطا بطول 120كم
طريق قويسنا/ شبين الكوم/ بطول 14 كم
طريق القاهرة/ الإسماعيلية/ بورسعيد
طريق لقاهرة/ السويس
طريق توشكا/ العوينات بطول 200 كم
إنشاء شبكة من الطرق عالية الكفاءة بسيناء منها طريق الشط/ نخل/ التمر/ رأس النقب/ نويبع بطول 380 كم طريق نويبع / دهب/ شرم لشيخ بطول 170كم.

* وإنشاء العديد من الكبارى على لنيل في إطار خطة إنشاء الكبارى بحيث لا تزيد المسافة بينهما عن 50 كيلو متر من أهمها كبارى بنى سويف، امنيا، سوق، بنها، فارسكور، لمنصورة، أسوان، أسيوط، ميت غمر، شربين، والأقصر، الذى يربط بين الطريقين الرئيسين من القاهرة إلى أسوان شرق وغرب النيل ويخدم مدينة ومطار الأقصر وآثار الأقصر بالضفة الشرقية والغربية ويخدم حركة نقل السائحين إلى البر الغربى ونقل محصول القصب من 40 ألف فدان بالبر الشرقى إلى مصانع السكر بأرمنت - غرب النيل

* إنشاء عدد 3 كبارى علوية على طريق القاهرة / إسكندرية الزراعى عند قويسنا إيتاى البارود، دمنهور.
* إنشاء عدد 3 كبارى علوية على طريق القاهرة / إسكندرية الصحراوى عند العامرية ومرغم والنوبارية وكوبرى الأقصر العلوى فوق السكة الحديد وكوبرى العياط العلوى فوق السكة الحديد وكوبرى المنوفية العلوى فوق السكة الحديد.
* كوبرى مبارك فوق قناة السويس عند القنطرة كم 48 بنظام الكبارى الملجمة أربعة حارات بخلوص 70 متر فوق أعلى منسوب لسطح المياه بقناة السويس ويبلغ طوله 4.5 كم ويخدم الكوبرى الأهداف القومية المطلوبة من تنمية سيناء في المجالات الزراعية والصناعية والسياحية والتعدينية المختلفة وتشجيع الهجرة الداخلية من المناطق المزدحمة بالدلتا والوادى إلى سيناء ويربط الكوبرى بين قارتين كبيرتين هما آسيا وأفريقيا.

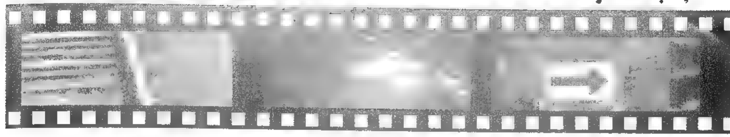
4- النقل النهرى:

تم تنفيذ إستثمارات قيمتها 409 مليون جنيه في الفترة من 1963/62 حتى 2004/2003 وتبلغ قيمتها بأسعار عام 2003/2002 607 مليون جنيه حيث
* تم تطوير المجرى الملاحى القاهرة / الإسكندرية عبر الرياح البحيرى، ترعة النوبارية وهو خط ملاحي من الدرجة الأولى بطول 220 كم.
* الطريق الملاحى أسوان / أبو سمبل عبر نهر النيل وهو طريق ملاحى من الدرجة الأولى بطول 350 كم ومجهز بكافة المساعدات الملاحية من شمندورات وأبراج برية ثابتة تعمل بالطاقة الشمسية.
* الطريق الملاحى أسوان/ القاهرة عبر نهر النيل وهو خط ملاحى من الدرجة الأولى بطول 1000 كم تقريباً وبأقل عرض يسمح للملاحة في الإتجاهين.
* إعادة وتطوير الملاحة بفرع دمياط لربط ميناء دمياط بشبكة النقل النهرى الداخلى ويهدف إلى نقل 4 مليون طن بضاعة سنوياً من وإلى ميناء دمياط فى الإتجاهين وما يشمل من هويس الدلتا الجديد وهويس زفتى الجديد وأعمال تطهير المجرى الملاحى وتزويده بكافة المساعدات الملاحية ومن المنتظر إفتتاحه فى الأيام القليلة القادمة.
* تطوير وإعداد ميناء أثر النبى بالقاهرة لإستقبال الحاويات ليكون أول ميناء نهرى لإستقبال الحاويات ويهدف إلى نقل 6000 حاوية من ميناء الإسكندرية تصل إلى 16 ألف حاوية.



ثانياً: النقل البحرى الموانى

تم تنفيذ إستثمارات قيمتها 5.6 مليار جنيه فى الفترة من 82 / 1963 حتى 2004/2003 وتبلغ قيمتها بالأسعار الثابتة لعام 2002 / 2003 9.7 مليار جنيه وارتفعت طاقة الموانى المصرية من 25.7 مليون طن عام 1981 إلى أكثر من 60 مليون طن في عام 2003 / 2004 ولم نعد نسمع عن غرامات التأخير التى بلغت فى إحدى السنوات 30 مليون دولار بل وأصبحت الموانى تحصل على كسب وقت، حيث تم الآتى:
1- إنشاء موانى جديدة:
ميناء دمياط - ميناء الدخيلة - ميناء شرق بورسعيد - ميناء نويبع - ميناء العريش - ميناء شمال السحنة - ميناء شرم الشيخ.
2- ميناء الإسكندرية والدخيلة:
بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات في الإثنى وعشرين عاماً 1.3 مليار جنيه وتبلغ قيمتها بأسعار عام 2003/2002 2.9 مليار جنيه تمثلت فى إنشاء ميناء الدخيلة وتطوير ميناء الإسكندرية وإنشاء أرصفة جديدة عميقة مكان أرصفة الأخشاب القديمة (71-81) بطول 650 متر لإستخدامها في تداول البضائع العامة وإستقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة وإنشاء محطتين لتداول البضائع الصب كل منها سعة 120 ألف طن قامت بتنفيذهما شركتين من القطاع الخاص وإنشاء محطة الإسكندرية لتداول الحاويات بمساهمة 40% من رأسمالها وبمساهمة 60% من رأس المال من أرباح شركات قطاع الأعمال العام مما أدى إلى التطور في تداول الحاويات ومواجهة زيادة التحوية للبضائع.
3- الهيئة العامة لميناء بورسعيد:
- إنشاء عدد 2 رصيف سياحى لتراكى سفن الركاب.
- تعميق أرصفة الحبوب لإستقبال السفن حتى حمولة 70 ألف طن.
- تكريك رصيف عباس إلى 42 قدم.
- إنشاء عدد 2 رصيف متعددة الأغراض بطول 350 متر لكل منها لإستيعاب الزيادة فى البضائع والحاويات.
- إنشاء محطة بورسعيد لتداول الحاويات.
- إنشاء رصيف لإستقبال سفن الدحرجة.
- تحويل ميناء العريش من ميناء صيد إلى ميناء تجارى وتعميق الميناء والممر الملاحى لإستقبال السفن حتى حمولة 10 ألف طن.
- إنشاء ميناء شرق بورسعيد حيث



تم تخصيص مساحة 25 كيلو متر مربع لإنشاء الميناء بمراحله المختلفة والمرحلة الأولى منه رصيف حاويات بطول 2400 متراً والمراحل التالية رصيف الحاويات بطول 7 كم مع إنشاء الحوضين الجنوبي والشمالي لخدمة البضائع المختلفة.

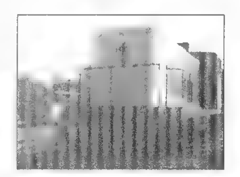
وتم إسناد تشغيل الميناء إلي شركة EST الهولندية بمشاركة شركة الملاحة العالمية ميرسك ومستثمرين مصريين بنظام BOT لمدة 30 عاماً بأحدث نظم الإدارة العالمية وأحدث تكنولوجيا معدات بإستثمارات تبلغ 461 مليون دولار لتنفيذ معدلات تداول عالمية وتقديم خدمة مميزة لتنافس الموانى الأجنبية المحيطة وجذب الخطوط الملاحية العالمية لإستخدام الميناء كمركز لتداول الحاويات الترانزيت لتخدم منطقة شرق حوض البحر المتوسط علاوة على خدمة المنطقة الحرة (تجارية - صناعية - لوجستية) الجارى إنشاؤها في المنطقة شرق بورسعيد.

ولقد بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات في الهيئة العامة لميناء بورسعيد فى الفترة من 1983/82 حتى 2004/2003 1827.5 مليون جنيه لتطوير ميناء بورسعيد غرباً والعريش وميناء شرق بورسعيد وهي تعادل 2584.4 مليون جنيه بأسعار عام 2003/2002

الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر:

بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من 1983/82 - 2004/2003 1173.9 مليون جنيه تعادل 1819.2 مليون جنيه بسعر عام 2003/2002 وذلك لتطوير ميناء الأدبية وسفاجا وإنشاء موانى نويبع وشرم الشيخ وشمال السخنة الذى تم إنشاؤه على مساحة 24 كيلو متر مربع ويستطيع إستقبال سفن ذات حمولات كبيرة وحتى 150 ألف طن وبغاطس يصل إلى 15.5 متر ويمكن للميناء كمرحلة أولى إستقبال ما بين 6-8 سفن فى آن واحد وتم توقيع عقد الإمتياز بنظام BOT مع شركة تنمية شمال السخنة بفترة إمتياز 25 عاماً وتقوم الشركة بإنشاء المحطات المختلفة بإستثمارات تبلغ 176مليون دولار وتم تشغيل الميناء فى أكتوبر 2002 وهو ما يطلق عليه ميناء القرن ووضعت خطة لتطويره حتى عام 2020.





الهيئة العامة لميناء دمياط:

تم إنشاء ميناء دمياط حيث بدأ التنفيذ فى عام 1981 وإنتهى فى عام 1986 وتم تطويره ليكون أول ميناء حكومى إلكترونى فى مصر وبلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من عام 1983/82 حتى عام 2004/2003 600 مليون جنيه تعادل بسعر عام 2002 / 2003 1500 مليون جنيه.

مصلحة الموانئ والمنائر: (الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية حاليا).

بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات 705 مليون جنيه في الفترة من عام 82 / 1983 - 2004/2003 وهى تعادل 994 مليون جنيه بأسعار عام 2003/ 2002 وذلك للتطوير في مجال تامين حركة الملاحة بسواحل البحر المتوسط والأحمر حيث تم تحديث الفنارات والمساعدات الملاحية لتامين الملاحة أمام السواحل المصرية وإنشاء محطة مراقبة السفن بشرم الشيخ علي مدخل خليج العقبة لتامين حركة السفن والحفاظ على سلامة المحميات الطبيعية، وإدخال أحدث النظم العالمية لتأمين الملاحة البحرية بإستخدام الأقمار الصناعية بالأسلوب الفرقى DGPS ويغطى النظام سواحل الجمهورية بالبحر المتوسط والأحمر وخليج السويس وخليج العقبة من السلوم غرباً حتى رفح شرقاً ومن بورسعيد شمالاً حتى حلايب على الحدود الجنوبية وكذلك إدخال نظام مراقبة حركة السفن في خليج السويس.

ثالثاً: الإتصالات:

الهيئة القومية للإتصالات والتى تم تحويلها إلى شركة الإتصالات المصرية:

بلغ ما تم تنفيذه من إستثمارات فى الفترة من عام 1983/82 حتى نهاية عام 2004 28927.4 مليون جنيه وهى تعادل 47033.6 مليون جنيه بأسعار عام 2003/2002 ومن أهم ما تم إنجازه:

- زاد عدد الخطوط التليفونية من 510 ألف خط فى عام 1981 إلى 11980.4 ألف خط فى عام 2004 بنسبة زيادة قدرها 2245.2%.
- أنشئ مجمع الإتصالات الفضائية بالمعادى على مساحة 89000 متر مربع فى عام 1978 عندما دخلت الخدمة أول محطة أرضية بسعة 120 قناة واليوم يتكون المجمع الكبير من 10 محطات أرضية ثلاثة منها تعمل مع أقمار المؤسسة الفضائية الدولية (انتلسات) والمؤسسة الفضائية (عرب سات) ومحطة أرضية تعمل مع أقمار المؤسسة الفضائية البحرية (انمارسات)، وأربعة محطات أرضية تعمل مع أقمار انتلسات وعرب سات وأساسيات لنقل البرامج التليفزيونية الدائمة للقناة الفضائية المصرية وقناة نايل تى فى وقنوات أوربيت لتيسير إستقبالها فى مختلف القارات ومحطتين أرضيتين للإتصالات الفضائية مع أقمار انتلسات تقدم خدمات خاصة ومحلية ودولية وقنوات معلومات لبعض شركات البترول العاملة فى مصر.
- وتتكامل منظومة شبكة الأقمار الصناعية مع شبكة الكوابل البحرية الإقليمية التى تربط مصر مع دول البحر المتوسط مثل الكلسندروس مع اليونان واليتار مع سوريا وشبكة الكوابل البحرية الدولية الممتدة من الشرق الأقصى واليابان إلى أوروبا وبمحطات إنزال فى السويس والإسكندرية
- بلغ حجم الحركة التليفونية الدولية (1686) مليون دقيقة عام 2004 بعد أن كان 28 مليون دقيقة فقط عام 1981 نتيجة لإنشاء الكوابل البحرية الجديدة وتدعيم المحطات الأرضية وزيادة سعة الدوائر التليفونية الدولية إلى 14860 دائرة في عام 2004 بعد أن كانت 160 دائرة عام 1981 وأصبح يتم الإتصال بعدد 234 دولة على مستوى العالم بعد أن كانت 29 دولة عام 1981.
- تم تنفيذ مشروع الشبكة القومية لنقل المعلومات بسعة 3500 مدخل وبلغ عدد مشتركيها (2724) حتى نهاية ديسمبر 2004.
- تم إدخال خدمة التليفون المحمول إعتباراً من نوفمبر 1996 وصار عدد مشتركي التليفون المحمول 7557 ألف مشترك بالشركتين اللتين تعملان فى هذا المجال فى ديسمبر 2004 وبذلك ساهم القطاع الخاص بإستثمارات ضخمة وساهم فى حل مشكلة البطالة.
- تم إدخال خدمة الـ VSAT وهى شبكات للإتصالات عبر الأقمار الصناعية ويتم نقل المعلومات وكذلك الصوت والصورة عن طريقها بين المشتركين فى الخدمة حسب متطلباتهم وتهم الخدمة الجهات والمؤسسات التى لها فروع كثيرة وموزعة في أماكن مختلفة مثل شركات البترول والبنوك وشركات السياحة وخلافه.
- بلغ عدد السنترالات فى الريف 1110 سنترالاً عام 2004 بعد أن كان يتعذر الإتصال بين الأحياء بالقاهرة صار الإتصال التليفونى بالريف ميسر وعلى أعلى مستوى من الكفاءة وصار عدد مشتركى الريف 2247.2 ألف مشترك.
- بلغ عدد مشتركى الشبكة الرقمية متكاملة الخدمات ISDN في عام 2004 18197 مشترك.
- كما بلغ عدد مشتركى الشبكة الرقمية متكاملة الخدمات ADSL 29457 مشترك فى عام 2004.
- إرتفعت الكثافة التليفونية من 1.2% عام 1981 إلى 13.51% فى عام 2004 بنسبة زيادة قدرها 1025.8%
- إرتفعت تليفونات لخدمة العامة من 250 تليفون فى عام 1981 إلى 52672 فى عام 2004.
- إرتفع حجم مخابرات الترنك والنداء الآلى من 53 مليون دقيقة عام 1981 إلى 5513 مليون دقيقة فى عام 2004.

ملحمة من الإنجازات شملت جميع أنشطة القطاع فى تناغم وتوازن دفعت التنمية فى كافة القطاعات الأخرى.

* * *





أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يتقدمون

بأخلص التهانى القلبية

للسيد الأستاذ

جلال أبو الفتوح

بثقة القيادة السياسية

على مد خدمة سيادته



وكيل أول وزارة المالية

ورئيس مصلحة الجمارك المصرية

بالدرجة الممتازة

وذلك لما حققه من إنجازات

وتيسيرات غير مسبوقة

ورفع المعاناة عن المتعاملين مع الجمارك

ويتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة المستودعات المصرية العامة



دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

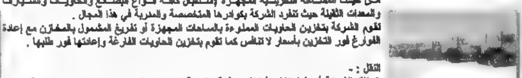
الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

ميناء الإسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع

ISO 9001:2000

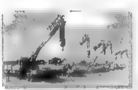
التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدمتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .



تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .





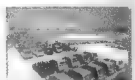
النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى المواني المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -

تقدم الشركة خدمتها في مجال التخليص الجمركي .

لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الاداء وبأقل تكلفة .



التبريد : -

تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .



الشحن والتفريغ :-

القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

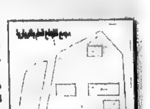
تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

<u>والذي يعد من اكبر الإيداعات بالجمهورية</u>

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مظللة لتخزين البضائع ، ومساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .

ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لأكثر من مرة ، موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -

شبكة إطفاء آلية تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعة النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحدة إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع .



نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

بريد إلكتروني : E.MAIL : gwegy@hotmail . com - صفحة الويب : WEB SITE : www.egywarehouse.com

تليفونات : (٤٨٠٤٦٢٢ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg



انترناشيونال
NET
International
ALEXANDRIA PORT AUTHORITY
أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون
بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
محسن محمد على
بثقة السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء
على تجديد تعيينه
نائباً لرئيس مجلس إدارة
الهيئة العامة لميناء الأسكندرية
بالقرار رقم 1007 لسنة 2005
بالدرجة الممتازة
ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك




من اليسار اللورد كانينجهام وفيليب ديفونتان ومحى الدين والشريف ومحفوظ طه مرزوق

برعاية ميناء السخنة

أول مؤتمر مصرى - أوروبى للتجارة والإستثمار

التقى رجال الأعمال والمستثمرون المصريون لأول مرة مع نظرائهم فى البلدان الأوروبية حيث ناقش الجانبان فرص الإستثمار المتاحة فى مصر الآن - وقد حرصت وكالات الأنباء العالمية والصحف ومحطات الإذاعة والتليفزيون على متابعة وقائع المؤتمر - نقلت جانباً كبيراً من المناقشات والمباحثات التى دارت داخل جلسات المؤتمر وحلقات البحث والمناقشة.

ونجح هذا المؤتمر لدعم حركة التجارة والإستثمار والذى عقد بمقر البرلمان الأوروبي فى بروكسل برعاية شركة تنمية ميناء السخنة فى تحقيق أهدافه وأكد المؤتمر الذى حضره أكثر من 150 شخصية عالمية رفيعة المستوى يتقدمهم الدكتور محمود محى الدين وزير الاستثمار والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة على الدعم الأوروبى الكامل للإقتصاد المصرى - ووجه المؤتمر رسالة قوية إلى العالم تؤكد ملاءمة المناخ العام للإستثمار فى مصر.

بدأ المؤتمر بكلمة ترحيب ألقاها السفير محمود كارم سفير مصر لدى الإتحاد الأوروبى ثم توالت جلسات المؤتمر التى تحدث فيها كبار الشخصيات من مختلف الموضوعات مثل الإستثمار فى مصر والإستثمار فى ميناء السخنة وتمويل الإستثمار فى مصر ونظرة عامة حول التجارة والإستثمار بين الإتحاد الأوروبى ومصر ... وناقش المؤتمر إتفاقية المناطق المخصصة للإستثمار فى مصر وعلاقتها بالتجارة

وكان من ضمن قائمة المتحدثين فى المؤتمر شخصيات عامة ومسئولون على مستوى رفيع وسفراء ورجال أعمال ومستثمرين، ووزراء منهم السيد/ بيتر مندلسون مفوض التجارة بالإتحاد الأوروبى والمهندس/ رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة المصرى والدكتور/ محمود محى الدين وزير الإستثمار المصرى والسيد/ ادوارد ماكميلان سكوت نائب رئيس البرلمان الأوروبى، وسعادة/ اللورد كانينجهام عضو مجلس اللوردات البريطانى والسيد الربان/ أسامة الشريف الرئيس التنفيذى لشركة تنمية ميناء السخنة والسيد/ محمد منصور رئيس مجموعة شركات منصور والدكتور إبراهيم كامل رئيس المجلس المصرى الأوروبى والسيد/ محمد خليل رئيس مجلس إدارة مجموعة راية القابضة والسيد/ أولى أوربان المدير التنفيذى لشركة سوفيرن إستراتيجيز والسيد/ كريستوفر لافلوير رئيس شركة بلورتيك النمساوية والسيد/ أولين فالكمارثى عضو البرلمان الأوروبى والسيد اللواء بحرى/ محفوظ طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر والسيد/ عمرو محمد الشرنوبى نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للإستثمار والمناطق الحرة بمصر والسيد كلاريو كورتيس رئيس قطاع المتوسطى - بنك الإستثمار الأوروبى - والسيد/ هشام عز العرب رئيس مجلس إدارة البنك التجارى الدولى مصر والسيد/ حبيب فارس بنك كلادرين - لندن والسيدة بريجيتا براوز بنك Osterreichusche النمساوى والسيد/ أرنالدو أبروزينى سكرتير عام الغرف الأوروبية ببروكسل والسيد/ هيو مورجان ويليامز نائب رئيس مجلس UNICE ورئيس مجلس إدارة مجلس CBI – المملكة المتحدة والدكتور علاء عز سكرتير عام إتحاد المؤسسات المصرية الأوروبية.


د. محمود محى الدين



وأكد السيد بيتر ماندلسون مفوض التجارة والإتحاد الأوروبى أهمية العلاقة المتنامية بين مصر والإتحاد الأوروبى مشيراً إلى أن المؤتمر لا يوفر دفعة فقط للإستثمار فى مصر ولكن سيعم أيضاً على كل جوانب الإصلاح وأضاف بأن هذا المؤتمر يناقش الموضوعات الملائمة وجاء فى توقيت مناسب حيث أنه يسلط الضوء على دولة تتبنى الإصلاح فإن مصر تنظر إلى مكانتها الطبيعية فى التاريخ كدولة رائدة إقليمياً فى الإصلاح الإقتصادى والسياسى وأكد السيد ماندلسون على إلتزام الإتحاد الأوروبى بدعم مجهودات مصر لتحديث الصناعة وتحرير التجارة مشيراً إلى أن البرنامج المصرى لتحديث الصناعة يعد أكبر برامج الإتحاد الأوروبى فى المنطقة.

وتحدث السيد إدوارد ماكميلان سكوت نائب رئيس البرلمان الأوروبى حول التعاون بين مصر والإتحاد والمستقبل للإستثمارات المصرية الأوروبية مشيراً إلى زياراته لمصر ومباحثاته لتنظيم لقاءات على إتفاق برشلونة للتعاون اليورومتوسطى

وتحدث كل من السيد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة المصرية والسيد الدكتور/ محمود محى الدين وزير الإستثمار المصرى حيث أكدا إلتزام الحكومة المصرية ببرنامج الإصلاح الإقتصادى الشامل الذى يتضمن إجراءات أخرى (تخفيضات فى الضرائب والجمارك وتقليل حواجز التجارة وإلغاء القيود الرسمية على الإستثمار الأجنبى المباشر وتبسيط الإجراءات للشركات الجديدة.

وأكد المهندس رشيد محمد رشيد على الحاجة لإستمرار التعاون بين مصر والإتحاد الأوروبى مشيراً إلى أن التركيز القوى على الأعمال والإستثمار هو الطريق الرئيسى لخلق الوظائف بصورة مستقبلية

وأضاف سيادته بأن مصر كحكومة تحاول جاهدة ضمان استمرارنا فى تحقيق تقدم كبير بالفعل - مشيراً إلى أن






وزير الصناعة يتحدث وبجواره محى الدين وأسامة الشريف



الحكومة المصرية بدأت في تنفيذ عدد من نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص بإنشاء ميناء السخنة الذي يعد أفضل نموذج على ذلك.

وتحدث السيد الريان/ أسامة الشريف الرئيس التنفيذي لشركة تنمية ميناء السخنة مؤكداً إلتزامه نحو الإقتصاد المصري حيث قال أن شركة تنمية ميناء السخنة تهدف لأن تصبح المحفز الرئيسي لإحداث أثر إقتصادي طويل المدى في مصر وفي كل أنحاء المنطقة بأكملها وأضاف أن ميناء السخنة لا يعتبر مرفقاً بحرياً فحسب .. وإنما يعد نموذجاً مصرياً للشراكة بين القطاعين العام والخاص يركز دائماً على المستقبل وقد حقق بالفعل خطوات واسعة للأمام منذ إنشائه قبل ثلاث سنوات مضت . ومنذ ذلك الحين إستطاع تكوين شركات أعمال قوية وثابتة مع أوروبا ويسعى لتوفير فرص حقيقية للمستثمرين الأجانب.

وأكد الريان/ أسامة الشريف ثقة الإقتصاد المصري وأنه سيستمر في الإزدهار والتطور خلال السنوات القادمة من أجل الإستفادة من الصناعة والتكنولوجيا والتجارة على مستوى عالمي.

وأضاف سيادته نحن مصرون على ضمان أن يكون لميناء السخنة دور حيوي من خلال الإستمرار في خلق هذه الفرص إن هدفنا الأسمى هو تحقيق الفائدة الإقتصادية الدائمة لكل من مصر ومستثمريها الأجانب

وأوضح سيادته أن ميناء السخنة ومركز اللوجستيات أحد مراكز النقل البحري التي تم إنشاؤها على المستويات وتميز الميناء بموقعه الإستراتيجي على البحر الأحمر الذي يعد من أكثر الممرات البحرية أهمية على مستوى العالم.

إن هذا المشروع العملاق يجمع بين أحدث التكنولوجيا وأكفأ نظم الإدارة وأعلى مستويات الأمن وفوق كل هذا فهو يحظى بثقة وتأييد ومساندة الحكومة المصرية.

وأشاد السيد الريان/ أسامة الشريف بمعاونة الجهات المسئولة وعلى رأسها هيئة موانئ البحر الأحمر برئاسة السيد اللواء بحري محفوظ طه مرزوق بما يدفع حركة النقل ويحقق معدلات أكبر للإنتاج داخل الميناء

وأكد السيد محمد منصور رئيس مجموعة منصور جروب أن الإقتصاد المصري تحرك في الفترة الأخيرة بصورة واضحة وأن حجم الإستثمار الأجنبي لمصر تضاعف خلال العام الماضي مؤكداً حرص مجموعته على المشاركة مع العديد من الشركات الأوروبية للإستثمار في مجالات مهمة وواعدة وأكد أن شركته التي تضم 12 ألف موظف تساهم بدور قوي في خدمة الإقتصاد المصري ويشاركها في ذلك شركاء أوروبيون من بينهم الشركاء الألمان المنتجون للسيارة أوبل التي أشترت مصانعها في مصر جنرال موتورز وتنتج سيارات ركوب ونقل تحتوي على 70% من مكونات مصرية الصنع بما يدعم الصناعات المغذية وأعطى نماذج أخرى لشراكات ناجحة مع الجانب الأوروبي مثل المشروع المشترك مع ميشلان للإطارات ومشروع مع إحدى الشركات لإنتاج قطع غيار السيارات يتم تصدير كامل إنتاجه لأوروبا، وأيضاً إستثمارات المجموعة مع بنك كريدي أجريكول وتأسيس بنك كاليون في مصر إضافة لشركات في مجالات التأمين والزراعة وغيرها.

وطرح الأستاذ هشام عز العرب رئيس البنك التجاري الدولي/ مصر رؤيته حول الإصلاح في مصر وخاصة في مجال البنوك والإستثمارات المالية في مصر وتحدث في كلمته حول الإقتصاد المصري وقصص النجاح التي تحققت في الفترة الأخيرة ومصادر التمويل والإستثمار في مصر المتمثلة في سوق الأوراق المالية والسندات والبنوك. وأكد أن الاقتصاد المصري ينهض من فترة تباطؤ ولديه كافة العناصر لمواصلة النمو وأن الحكومة المصرية تبذل جهوداً كبيرة لإيجاد بيئة أفضل للأعمال وجذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة.

وكذلك تحدث الأستاذ مدحت خليل رئيس مجموعة راية القابضة حول تجربة شركته منذ نشأتها وطرح جزء منها للإكتتاب وتداولها بالبورصة مؤكداً حجم التطور الكبير في السوق المصرية وبنود الحكومة للإصلاح

وأخيراً

كانت هذه الخلاصة السريعة لما دار في المؤتمر مجرد فاتح شهية لحوارات أكثر أهمية تعني أن مصر وأوروبا يسيران جنباً إلى جنب في تناسق واضح في الرؤية والأفكار والتوجهات وأن علينا أن نفتح الحدود والجسور لمزيد من التنسيق والتعاون المشترك من أجل المستقبل .



الريان أسامة الشريف



إن هذا المشروع العملاق





فيليب ديلوتان



في إطار دعم شركة تنمية ميناء السخنة للرياضة والرياضيين قامت الشركة برعاية أحد براعم لاعبي الأسكواش اللاعب/ كريم فتحي (13 سنة) حيث أعدت الشركة برنامج إعداد وتدريب مميز تحت إشراف المدرب المصري/ وليد منصور.

تضمن برنامج الإعداد مشاركة اللاعب في العديد من البطولات المحلية والدولية كان آخرها إيفاده مع مدربه للإشتراك في بطولة سانتياجو بإسبانيا وبطولة بايونير بألمانيا.

وإستطاع اللاعب الناشئ كريم تحقيق الفوز بالمركز الأول ببطولة سانتياجو بإسبانيا وتحقيق المركز الثالث ببطولة بايونير بألمانيا.

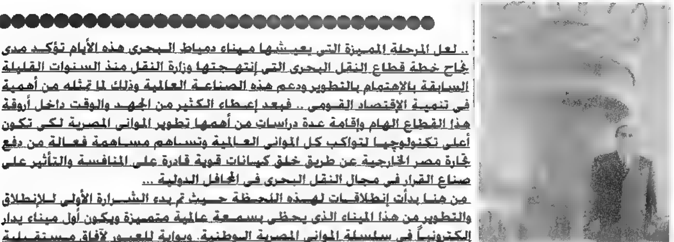
وسوف تستمر جهود شركة تنمية ميناء السخنة في دعم الرياضة والرياضيين بما يعود بالفوز وتحقيق الإنتصارات والبطولات للاعبين المصريين المميزين.

بيتر مندلسون على الشاشة أثناء عرض كلمته في جلسة المؤتمر



17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www afifiworld.com

TEL +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX.+2(03)5923797
+2(03)5901521



السيد الرئيس محمد حسني مبارك امام برج المراقبة بالميناء

.. لعل المرحلة المميزة التي يعيشها ميناء دمياط البحرى هذه الأيام تؤكد مدى نجاح خطة قطاع النقل البحرى التي إنتهجتها وزارة النقل منذ السنوات القليلة السابقة بالإهتمام بالتطوير ودعم هذه الصناعة العالمية وذلك لما تمثله من أهمية في تنمية الإقتصاد القومي .. فبعد إعطاء الكثير من الجهد والوقت داخل أروقة هذا القطاع الهام وإقامة عدة دراسات من أهمها تطوير الموانى المصرية لكي تكون أعلى تكنولوجيا لتواكب كل الموانى العالمية وتساهم مساهمة فعالة من دفع تجارة مصر الخارجية عن طريق خلق كيانات قوية قادرة على المنافسة والتأثير على صناع القرار فى مجال النقل البحرى فى المحافل الدولية ...

من هنا بدأت إنطلاقات لهذه اللحظة حيث تم بدء الشرارة الأولى للإنطلاق والتطوير من هذا الميناء الذى يحظى بسمعة عالمية متميزة ويكون أول ميناء يدار إلكترونياً فى سلسلة الموانى المصرية الوطنية. وبوابة للعبور لآفاق مستقبلية يضاهى بخدماته موانى المنطقة على أحدث النظم العالمية سواء من ناحية التشغيل أو الإدارة فى إطار إستكمال منظومة البناء والتشييد والتطوير والتحديث التى يشهدها القطاع حالياً لتطوير الموانى المصرية!

ميناء دمياط يشهد مزيداً من التطور

وقفزات متسارعة للحاق بركب الموانى العالمية

سكوب على أول ميناء وطنى إلكترونى بمصر

- موقع ميناء دمياط فريد ومتميز على ساحل البحر المتوسط غرب مداخل قناة السويس بمسافة 40 كيلو متراً.
- بدأ إنشاء الميناء عام 1981 وتم ربطه بالبحر عن طريق ممر ملاحى بعمق 15 متر، بطول 11.4 كم
- بدأ التشغيل الفعلي للميناء عام 1986.
- يقدر المسطح المائي للميناء بحوالى 3.9 مليون متر مربع والمساحة الأرضية بحوالى 7.9 كجم.
- للميناء ممر ملاحى مستقيم بطول 11.4 كيلو متراً وعرض 300 متراً يصل إلى 250 متراً عند المدخل، وحوض الدوران متسع بعمق 15 متراً.
- تحدده 18 شمندورة تضاء ليلاً وله منطقة إنتظار خارجية وحاجزان للأمواج إحداهما غربى بطول 1500 متراً والآخر شرقى بطول 540 متراً.
- توجد قناة ملاحية تربط الميناء بنهر النيل بطول 4.5 كيلو متراً وعرض 90 متراً وعمق 5 أمتار.
- يوجد بالميناء 16 رصيفاً بمعدلات تشغيل سنوياً وصلت إلى 24.6 مليون طن والميناء يعمل فى مجال الحاويات بطاقة أرصفة وبطول إجمالى 1050 متراً وبعمق 14.5 متراً.
- توجد منطقة صناعية شرق الميناء بمساحة 190 فداناً، ومنطقة تخزينية غرب الميناء بمساحة 135 فداناً.
- تبلغ مساحة محطات الغاز والبتروكيماويات 3 مليون م2 .. ومساحة ساحة الحاويات 500 ألف متراً.
- جارى التوسع بإضافة 140 ألف متراً لتستوعب الساحة 450 ألف حاوية سنوياً علاوة على مساحة مجهزة لحاويات التبريد تسمح بتخزين 96 ألف حاوية .. علاوة على إستقبال سفن الدحرجة...!

منظومة التطوير داخل الميناء

... منذ أن تولي اللواء/ إبراهيم يوسف قيادة هذا الصرح ... وبدأ يعلن عن نفسه منذ اللحظات الاولى بأن ميناء دمياط يعتبر ميناءاً غير تقليدياً فلابد أن يكون فى طليعة الموانى المصرية لما يحظى بإمكانيات ومميزات تجعله قادراً على المنافسة مع الموانى المحيطة ... وقد تحقق ولمسنا الكثير فى جولاتنا المتعددة، ورصدنا برؤية العين ونبض الواقع ما يدور داخل هذا الصرح وتحويله إلى خلية نحل تعمل على مدى 24 ساعة .. أصاب الكثير بالإجهاد والإعياء تحت هذه القيادة الدؤوبة التى لا تهدأ .. والتى أعلنها صراحة «أكون أو لا أكون».

.. فكان الهدف هو الوصول إلى جنى هذه الثمار التى نضجت، وأصبح الميناء فى هذه الصورة المشرقة .. وجاءت اللحظة الحاسمة واستعد الميناء للخوض فى مرحلة جديدة كانت من أهم المراحل وأصعبها. وهى الدخول فى مرحلة التحول من ميناء تقليدى إلى ميناء إلكترونى .

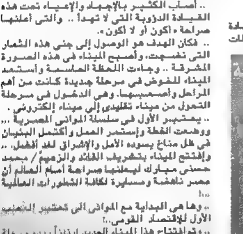
.. يعتبر الأول فى سلسلة الموانى المصرية ... ووضعت الخطة وإستمر العمل واكتمل البنيان فى ظل مناخ يسوده الأمل والإشراق لغد أفضل. .. وإفتتح الميناء بتشريف القائد والزعيم/ محمد حسنى مبارك ليعلنها صراحة أمام العالم أن مصر ناهضة ومسايرة لكافة التطورات العالمية !..

.. وها هى البداية مع الموانى التى تعتبر الشريان الأول للإقتصاد القومى..!

.. وتم إفتتاح هذا الميناء الجديد إيذاناً ببدء مرحلة جديدة من التطوير والتنمية..! .. وبدأ التشغيل التجريبى والذى يستمر تسعة أشهر متصلة ، كانت نتائجها نجاح وإشادة دولية من كافة المنظمات الدولية والهيئات العالمية وخطوط الملاحة الكبرى بالإمكانيات والمميزات التى تتواجد فى هذا الصرح.



ويستمع إلى شرح من أحد العاملين خلال زيارته لغرفة التحكم المركزى



الرئيس يستفسر من رئيس هيئة ميناء دمياط عن المجرى الملاحى للميناء

صالعالمية، فضلاً عن فتح مجالات جديده للإستثمار داخل ميناء دميط الجدد

وإذا كان ميناء دمياط قد شهد زيادة كبيرة منذ لإفتتاح فى أعمال التطوير وحتي الآن بشكل غير مسبوق أدت إلي حدوث تكدس السفن فى منطقة الإنتظار رغم السرعة الكبيرة فى الخدمات المقدمة للسفن والزيادة العالمية فى معدلات الأداء ... إلا أن حجم الطلب مع خدمات الميناء لا يزال يتزايد بشكل كبير..!

وهنا يقر اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس الميناء إلى نجاح عمليات التشغيل التجريبي لمعظم مكونات الإدارة الإلكترونية فى الميناء . حيث تم تشغيل حوالى 90 سفينة حاويات عملاقة من خلال النظام الإلكترونى لكل عملياتها والحمد لله إكتملت هذه التجربة بالنجاح وتقرر أن يكون شهر أكتوبر بداية فعلية لتشغيل الميناء إلكترونياً . لكي تستمر مسيرة العطاء المتجسدد داخل الميناء من خلال التطوير الإلكترونى والتى إشتملت على أعمال بنية أساسية فوقية - وبنية أساسية تحتية وأعمال بنية معلوماتية .. تدفع الميناء إلى معدلات عالية فى الأداء تقترب من المعدلات العالمية ..!

صورة من قريب للمنظومة الإلكترونية

.. وبإقترابنا أكثر من وضع هذه الصورة على صفحات هذه المجلة عن المنظومة التى يعمل من خلالها الميناء وحقق إنجازاً حقيقياً من التطوير فى هذا النظام .. فقد تم تخصيص مبني كامل لهذه المنظومة على مساحة 2200 متر مربع شامل التشطيب والتجهيز والتأسيس لإستخدامه كمبنى للإدارة الإلكترونية مع تطوير المنطقة المحيطة به ... وتحديد المداخل والمخارج وتجهيزها بالزراعات وإنشاء سور حول المنطقة وبوابات كهربائية

.. كما تم تجهيز مركز المعلومات بعدد 29 خادم رئيسي وذلك لتأمين الشبكة وملحقاتها وحمايتها وضمان سرية البيانات.

.. كما توجد مجموعة من الشاشات تنقل صورة حية كما يحدث داخل الميناء ضمن منظومة المراقبة الأمنية بالكاميرات .. والغرفة مجهزة بمنظومة إذاعة داخلية ولاسلكية للربط بين المراقبين فى المواقع الحساسة وبين مراقبي الشاشات ويوجد مركز تشغيل وإدارة الشبكة من خلال شبكة [NOCOC] كبيرة ومجموعة من المراقبين لإدارة الشبكة بالإضافة إلى مركز مراقبة عمل الشبكات بإنتظام.

.. أما عن الخدمات اللوجستية داخل الميناء، فقد إمتدت أيادى التطوير إلى هذا النشاط من خلال إنشاء مبني عبارة عن دور واحد بمنطقة الإدارة الإلكترونية علي مساحة 1000 متر مربع مكون من 12 مكتب ما بين مكتب إستعلامات وإدخال الإقرارات الجمركية، ومكتب لتسجيل الناقلات وعدد 2 مكتب لخدمة العملاء وكافتيريا بشاشات متحركة لعرض موقف الأرصفة، وموقف السفن وشاشات ثابتة لعرض كيفية تداول المستندات داخل الميناء والتى تهم أى عميل، وكذلك مركز مؤتمرات مرئية عن بعد

أما فيما يتعلق بنظام المراقبة الأمنية فقد تم إنشاء عدد 18 برج مراقبة لوضع الكاميرات أعلاها وتم تحديد أماكنهم حيث يتم تغطية الميناء بالكامل. وتم الربط مع منظومة المراقبة الخاصة بشركات الغاز لإحكام المراقبة الأمنية على جميع الأجهزة بالميناء.

.. ومن أبرز ملامح التطوير أيضاً التى حدثت داخل أعمال البنية الأساسية المعلوماتية تم إنشاء مركز معلومات متكامل به أجهزة خادمة وشاشات (N 52) بالإضافة إلى عدد 6 شاشات كل


[illegible] .
أحدى الملامح الرئيسية للمرحلة الحالية .. ومؤشر حقيقى للمكانة الدولية التى يحظى بها الميناء..

منها مقاس 70 تمثل شاشة (N 52) بالإضافة إلى تركيب التطبيقات (NAVIS) حيث تم تقسيمها إلي ثلاث أنواع رئيسية لخدمة متطلبات الميناء والتى تم تعديلها وإدخالها على موانى (NAVIS)، خصيصاً لميناء دمياط .

.. هذا بجانب إنشاء طرق جديدة ومسارات لدخول وخروج السيارات وإنشاء عدد 4 موازين إلكترونية على المسار الجديد لخروج الشاحنات ... وكذا نقل وتشغيل موازين الصادر بساحة الصادر لوزن سيارات الصادر، ونقل عدد 2 موازين من ساحة الحاويات إلى بوابة الدخول والخروج الجديدة بساحة الحاويات وتطويرهم إلى النظام الإلكتروني لوزن سيارات الحاويات لتخدم مسار سيارات الحاويات.

. كما تم إنشاء ساحة لتكعيب الأخشاب، وساحة لتخليص الإجراءات . كما تم تطوير منطقة الخدمات البحرية، وتطوير برج إدارة حركة السفن من الداخل والخارج مع إضافة دور علوى يحتوى على جميع أجهزة السيطرة والمراقبة ليتواكب مع الإدارة الآلية بالميناء..

. أما فى مجال البنية التحتية فقد تم تنفيذ 100 كيلو متر مسارات لكابلات المنظومة، 12 كيلو متر مواسير لشبكة صرف الأمطار ... كما تم مد 130 كيلو متر طولي للكهرباء والمنظومة ...!

أما عن الميناء النهرى فقد شهد تطوراً كبيراً بإنشاء ساحات تخزينية فى حدود 60 ألف متر مربع وإضاءتها بالملستات - وإنشاء مبنى لإدارة الميناء النهرى وعمل الأسوار والزراعات ...!

شعلة التطوير لازالت تتوهج داخل ميناء دمياط

. كان لازماً بعد مرحلة التطوير والتحديث الذى يشهدها الميناء .. وتوظيف المناخ المناسب للعمل والإنطلاق .. أن تتضافر الجهود إلى كيانات صغرى تعمل على المساهمة داخل هذا الصرح وتسعى إلى مزيد من التطوير والتحديث ..


مركز الإدارة الآلية للميناء

فكان الهدف إنشاء شركات مساهمة تساهم فى التطوير وتعظيم العائد .. لذا سعي اللواء / إبراهيم يوسف إلى تفعيل القرار الجمهورى رقم 333 لسنة 2004 والذى أعطى هيئة ميناء دمياط الحق فى إنشاء شركات بمفردها أو بالمساهمة مع آخرين لخدمة الأغراض

.. لذا وضع القائد خطته وإنطلق مع كتيبته لإنشاء مجموعة من المشاريع والشركات لتكتمل منظومة العمل وتساهم بشكل فعال لخدمة الهدف الأساسى الذى سعى إليه الميناء وهو المنافسة والإنطلاق إلي العالمية من خلال القارات .. ومن الشركات والمشروعات التى تم توقيع مذكرة تفاهم لها . فقد تعددت .

* ففي المشروعات. فقد تم توقيع مذكرات تفاهم لكل من:
- مشروع محطة الحاويات المتطورة.
- مشروع مركز لوجستي للبضائع العامة [شركة شحن وتفريغ عملاقة للبضائع العامة].
- مشروع إنشاء فندق سياحي.
- مشروع إستيراد وتكرير وتصدير السكر ومشتقاته

* أما في مجال الشركات. فقد تم توقيع مذكرة تفاهم لكل من:
- شركة الحلول المتكاملة للموانى ISFP.
- شركة دمياط لتشغيل محطات الروافد.
- شركة دمياط المصرية للتكريك.
- شركة دمياط للخدمات البحرية لسفن الغاز المسال ومشتقاته.
- شركة دمياط اللوجستية للنقل النهرى.
- شركة دمياط للنقل البرى والسكك الحديدية.

وهنا يؤكد اللواء/ إبراهيم يوسف أن الهدف من إنشاء تلك الشركات هو إستفادة هامة فى مجال تطوير الميناء، حيث أنها تحقق العديد من المميزات أبرزها المساهمة فى التحديث وتطوير الأداء بالميناء وتعظيم إيرادات الهيئة وجذب المليارات من الإستثمارات خلال السنوات المقبلة .. إضافة إلى نقل الخبرة الأجنبية فى الإدارة والتشغيل مع توفير فرص عمل كبيرة ... وهكذا تتوالى المشروعات وتتجاذب الإستثمارات داخل هذا الصرح العملاق لإقامة مشروعات إستراتيجية لدفع عجلة التنمية وزيادة الصادرات وإيجاد فرص عمل جديدة.

ميناء دمياط ... منارة بحرية عالمية ..

كل ذلك جعل ميناء دمياط ميناءاً جديداً وهداً يقترب من مصاف الموانى العالمية كبداية مشرقة لسلسلة الموانى المتطورة والتى أصبحت محط أنظار الشركات الملاحية الدولية - والمنظمات البحرية العالمية فى سابقة تعتبر الأولى من نوعها فى الآونة الأخيرة.

.. وفى نهاية هذه الجولة السريعة داخل هذا الميناء لابد أن نشير بكل صدق وأمانة أن تلك النجاحات التى يتحدث عنها الجميع تعتبر نتيجة فعلية لفكر بناء ينبع من قيادة سياسية ناجحة على رأسها الدكتور/ عصام شرف وزير النقل الذى حرص على تنفيذ هذه الخطة .. ولعل القيادة الحكيمة فى إدارة هذه المنظومة والتى أعلنت عن نفسها بالتحدى وقفز الصعاب حتى وصلت إلى هذه النتيجة تستحق الإشادة والتقدير ووسام نجاح .. وهذا ليس بكثير على القائد والفارس اللواء / إبراهيم يوسف الذى عرف عنه الكثير ولا يزال يجدد عطاءه، ويثبت كفاءته فى أى مكان يتولى قيادته يصبح الأول دائماً ومحط أنظار الآخرين.

فى نهاية هذا الحوار نوجه تحية تقدير وإعزاز لرجال مصر الأوفياء الذين أدوا الأمانة وساهموا فى هذه الملحمة الخالدة وحولوا هذا المكان إلى منارة بحرية شامخة تضاهى المنارات البحرية الدولية .. وتشق إسم مصر نحو طريق العالمية ...



أخبار الهرم الرابع

مشروعا رقميا جديدا بمكتبة الإسكندرية

يعمل المعهد الدولي للدراسات المعلوماتية - التابع لمكتبة الإسكندرية - حالياً علي واحد من أحدث مشروعاته الرقمية وهو مشروع "لغة الشبكات العالمية" الذى تكونت فكرته بمنظمة الأمم المتحدة، وتم تنفيذ بداياته بمؤسسة لغة الشبكات الرقمية العالمية UNDL. تكمن أهمية المشروع في إتاحة إستخدام، وتشغيل مصادر المعلومات والمعرفة، وتمكين جميع الأشخاص من إستخدام هذه المصادر عن طريق مخاطبة لغاتهم وثقافاتهم.

صرحت الدكتورة نهى عدلي مدير المعهد الدولي للدراسات المعلوماتية بأن المشروع يرتكز علي مبدأ تبادل اللغات المصطنعة Interlingua (لغة مصطنعة تطورت ما بين عامي 1924و 1961، إعتمدت بشكل رئيسي على اللغات الرومانسية، وإستخدمت كوسيلة إتصال عالمية بين العلماء)، ومن ثم عمل ترجمة إلكترونية لمختلف اللغات

وأضافت الدكتورة نهى عدلى أن المكتبة تلعب دوراً كبيراً في تصميم، وتنفيذ الجزء الخاص باللغة العربية في هذا البرنامج، كما ستكون مركزاً نشطاً، وفعالاً مسئولاً عن تراجم اللغة العربية. مشيرة إلى أنه مع نهاية شهر يونيو الماضى إستطاع فريق العمل بالمشروع أن يقوم بإنجاز بعض المهمات الأساسية مثل تصميم القاموس العربى وتصنيع أول نموذج منه متضمن لأكثر من 86 ألف كلمة، بالإضافة إلى وضع أسس وقواعد فك الرموز المختلفة، كما يعمل فريق العمل حالياً على تصميم النظام المعلوماتى لكتابة "لغة الشبكات العالمية".

موسوعة "اعلام مصر" مشروع قومى جديد بمكتبة الإسكندرية

إجتمع بمكتبة الإسكندرية يومى (14-15يوليو) ، للمرة الثانية أعضاء اللجنة العلمية لمشروع"الموسوعةالشاملة لأعلام مصر في القرنين التاسع عشر والعشرين" وذلك لمتابعة خطة العمل في الموسوعة من حيث المضمون العلمي لها وتحديد أسماء لأعلام المتضمنين بالموسوعة، وأيضاً بداية تكليفات التحرير وتولى المكتبة لمشروع الموسوعة إهتماماً خاصاً وذلك إستكمالاً للدور الذى تضطلع به المكتبة فى النهوض بالحياة الثقافية وتقديراً منها لدور أعلام مصر ممن لهم إسهامات واضحة في مجالات المعرفة والثقافة المختلفة، وتكمن أهمية الموسوعة فى دورها فى سد الفجوة الهائلة فى هذا المجال، حيث لا يوجد بمصر موسوعة تشتمل على كل الذين ساهموا فى إثراء الحركة الثقافية والمعرفية المصرية

شارك فى إعداد هذه الموسوعة المتميزة عدد كبير من رجال الثقافة والمتخصصين فى المجالات الثقافية والمعرفية المختلفة من بينهم، الدكتور جابر عصفور، والدكتور صلاح فضل، الدكتور السيد ياسين، الدكتور أحمد كمال أبو المجد، والأستاذ محمود أمين والدكتور مصطفى العبادى، والأستاذ حسن نافعة، والدكتور يونان لبيب رزق

إحتفالات العام الدولى للفيزياء تتواصل فى مكتبة الإسكندرية

فى إطار إحتفالات مكتبة الإسكندرية بالعام الدولى للفيزياء، إستقبلت المكتبة واحد من أكبر علماء الفيزياء والحاصل على جائزة نوبل، الدكتور دوجلاس أوشيروف أستاذ الفيزياء التطبيقية بجامعة ستانفورد بالولايات المتحدة، والذى ألقى محاضرتين بعنوان "ماذا يحدث حقيقةً للمواد عند درجة الصفر"، "وإكتشاف إنسيابية الهيليوم، نظرة طالب حديث التخرج". جدير بالذكر أن الدكتور أشيروف حصل على جائزة نوبل فى الفيزياء عام 1996 عن إكتشافه "الإنسيابية لنظير 3 هيليوم"

مصطفى خليل يكتب..

من العاصمة الثانية



صيف ساخن جداً ... بدأ بزيارة السيد وزير البيئة مهندس ماجد جورج للإحتفال بيوم البيئة العالمي حيث إفتتح سيادته لركن الأخضر بالشلالات والمعرض الفنى البيئى للمدارس وكذلك مشروع إدارة المخلفات الخطرة بالتعاون مع الحكومة الفنلندية والذى يعد الأول من نوعه على أرض مصر.

- وفي إطار تحسين مستوى المعيشة لأسر الصيادين ونهوضاً ببحيرة مريوط .. حضر اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية مراسم إفتتاح المصب المائى الجديد، والذى يعيد الحياة للبحيرة مرة أخرى بعد أن كانت تحتضر طوال أكثر من عشرين عاماً ماضية ... وقد حضر الإفتتاح السيد وزير الزراعة المهندس أحمد الليثى والسيد وزير الرى والموارد المائية الدكتور محمود أبو زيد .. وقد صرح أبو العز الحريرى - عضو مجلس الشعب - بأن تطوير البحيرة جاء نتاجاً لتضافر كل القوى والجهات من أجل غد أفضل، كما صرح وزير الزراعة لإنترناشيونال بأن المصب الجديد سيعيد الثروة السمكية للبحيرة كما يساعد على تطويرها بيئياً.

- نظمت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا مؤتمراً لتطوير معايير الجودة فى التعليم حيث حضره الدكتور / عصام شرف - وزير النقل - نيابة عن معالى الدكتور أحمد نظيف - رئيس مجلس الوزراء - ولفيف من القيادات المصرية والعربية ... وكان فى شرف إستقبال السادة الوزراء الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا كما حضر المؤتمر اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية، وقد أوصى المؤتمر بتطبيق وتفعيل معايير الجودة فى التعليم المصرى حتى نتمكن من ربط التعليم والعملية التعليمية بأسواق العمل المختلفة.

- وإحتل الطفل المصرى جزء كبير من سياسة الحكومة المصرية ... حيث أقام المجلس القومى للطفولة والأمومة الملتقى الأول لمتابعة تنفيذ خطة الطفولة والأمومة بمحافظات (الإسكندرية - البحيرة - مطروح - الغربية - الدقهلية - المنوفية - كفر الشيخ) وقد أقيم الملتقى بفندق رمادا حيث حضره اللواء عبد السلام المحجوب - محافظ الإسكندرية، واللواء أحمد سعيد صوان - محافظ الدقهلية، واللواء صلاح سلامة - محافظ كفر الشيخ، والمهندس الشافعى الدكرورى - محافظ الغربية، واللواء فؤاد سعد الدين محافظ المنوفية، والدكتور عثمان عسل محافظ البحيرة، وسكرتير عام محافظة مطروح نيابة عن الفريق محمد الشحات - محافظ مطروح ... أكدت السفيرة مشيرة خطاب الأمين العام للمجلس القومى للطفولة والأمومة أن توقيت عقد الملتقى يأتى مع بداية تنفيذ السنة الرابعة من خطة التنمية الإقتصادية والإجتماعية (2007/2002)

وهو توقيت هام لمراجعة ما تم تحقيقه من إنجازات وما إستجد من قضايا، وأكدت أن هناك تقدماً وملحوظاً تم إحرازه فى عدد من المجالات ففى قطاع الصحة تحسنت معدلات الوفيات الرضع والأطفال، وفى مجال الإلتحاق بدور الحضانة فقد إرتفعت المعدلات بصورة كبيرة، وفى القطاع الإجتماعى تم وضع برامج ومشروعات كالوقاية من الإدمان ودعم الأسرة وحمايتها من العنف وتشجيع ثقافة الحوار داخل الأسرة والتوعية لنبذ الممارسات الضارة مثل الحرمان من التعليم والزواج المبكر وختان الإناث ... ولقد أكد السيد اللواء عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية أن المحافظة حرصت على تنفيذ برامج النهوض بالطفولة والأمومة من خلال تبنى منهج إنسانى يجمع بين كل أبناء المحافظة كما أعلن عن تصميم نظام طبيب الأسرة لتغطية الإسكندرية كلها قبل حلول عام 2007، وإتفق السادة المحافظين على متابعة ما أسفر عنه المؤتمر لمناهضة العنف ضد الأطفال سواء بحرمان الأطفال من التعليم أو الزج بهم فى سوق العمل أو دفعهم للزواج المبكر.

- بعد طول إنتظار ... بدأت البنوك المصرية فى دعم مجالات النقل البحرى المختلفة وتبوأ بنك إسكندرية التجارى والبحرى صدارة تلك البنوك بقيادة رئيس مجلس إدارته الأستاذ عصام أبو حامد حيث صرح لإنترناشيونال ... بأنه تم توقيع عقد تمويل لبناء سفينتين دعماً للأسطول البحرى المصرى ، وهو الأمر الذى طال إنتظاره .. وتحقق بالتعاون المثمر بين قطاع النقل البحرى بقيادة اللواء شيرين حسن وبين البنوك المصرية، وقد بدأت إدارة الإئتمان البحرى بالبنك التجارى الدولى تتولى مهامها فى دعم هذا المجال كما أكد الأستاذ محمود غنيم مدير عام مساعد الإئتمان والتسويق بالبنك .. الأمر الذى يبشر بأن الغد سيشهد طفرة بدأت معالمها ترتسم بوضوح بعد أن تضافرت لمسات الشرفاء لتجمل الوطن بأكمله

- قام السيد متروبولس - سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية (I.M.O) بزيارة مصر فى الفترة من 25-29 يوليو حيث تعد هذه المنظمة من أفضل المنظمات التابعة للأمم المتحدة فى مجال النقل البحرى بهدف تدعيم السلامة البحرية ومنع التلوث البحرى فى مجال النقل البحرى، وقد تم إنشائها بإتفاقية عام 1948 وتم دخول إتفاقية المنظمة حيز التنفيذ عام 1958 وتضم أكثر من 150 دولة

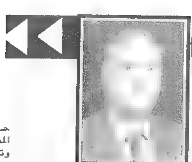
وتهدف الزيارة لتجديد الإتفاقيات الدولية مع مصر، حيث إنضمت جمهورية مصر العربية لعدد 33 إتفاقية وبروتوكول والتى تعنى بتدعيم السلامة البحرية ومنع ومكافحة التلوث البحرى وتأهيل البحارة العاملين على السفن، إضافة لإعطاء منح تدريبية للدول الأفريقية والعربية وأضافت مصر مؤخراً بتعليمات من الدكتور عصام شرف وزير النقل منح تدريبية لإعداد وتدريب الكوادر التى سوف تنفذ المتابعة الخارجية على دقة تنفيذ الدول لكل الإتفاقيات الملزمة الصادرة عن المنظمة

وقد وافقت المنظمة على طلب مصر بتنفيذ هذه الدورات لأول مرة بمصر ولدول البحر المتوسط تباعاً لتؤكد دور مصر الريادى فى المجالات البحرية أفريقيا وعربياً وخاصة فى منطقة البحر المتوسط وقد صرح العميد أحمد كامل - بقطاع النقل البحرى - لإنترناشيونال بأن من أسباب الزيارة وضع حجر الأساس لأول معهد نقل بحرى متخصص فى الغاز الطبيعى وصناعته ونقله فى العالم، وهى مبادرة مصرية خالصة تتم بالتعاون بين الأكاديمية العربية ووزارة النقل - قطاع النقل البحرى - ووزارة البترول وإتحاد الجامعات حيث تم وضع حجر الأساس بحضور السيد متروبولس بمشاركة مع الدكتور عصام شرف وزير النقل ووزارة البترول والدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

بالتعاون مع كبرى هيئات الإشراف والتصنيف الدولية

(البولندية والاسبانية والبنمية والسنغافورية)

تم تأسيس أول شركة مصرية لتسجيل وتصنيف السفن الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ERS



يترقب مجتمع النقل البحري في الآونة الأخيرة باكورة أعمال الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف. حيث تم تأسيس الشركة كشركة مساهمة مصرية برأس مال أجنبي حصة الجانب المصري 70% من قيمة رأس المال المقدر بعشرة ملايين جنيه مصري، وقد تم الإعداد لإنشاء هذه الشركة منذ أكثر من 10 سنوات وذلك لتجهيز اللوائح والقوانين وإعداد خبراء معاينة السفن.

وقد تم إنشاء الشركة بالتعاون مع كبرى هيئات التصنيف العالمية وهي هيئة الإشراف البولندية (P.R S) وهيئة الإشراف الأسبانية (E.C.A) وهيئة التصنيف البنمية (I.B.S) وهيئة الإشراف السنغافورية (I.S.C).

حيث تهدف الشركة للنهوض بصناعة النقل البحري المصري من جهة وللإرتقاء بمستوى السلامة البحرية وتنفيذ بنود معاهدة السلامة البحرية من جهة أخرى وتأمين المصالح المصرية من خلال الإشراف المصري على بناء وإصلاح السفن المصرية والعربية بالترسانات المحلية، وتخفيض تكاليف التصنيف والمعاينات وتجديد الشهادات للسفن المصرية والعربية مما يشجع الشركات الملاحية على تملك السفن التجارية والسياحية ووحدات الخدمات البترولية، وكذا الإشراف على سفن الصيد واليخوت العاملة في المجالات السياحية بالبحر الأحمر والإرتقاء بمستواها الفني لزيادة مستوى السلامة البحرية بها، والدعم الفني للصناعات الأساسية والمغذية لصناعة السفن بجمهورية مصر العربية والدول العربية والفنادق العائمة في نهر النيل، وفتح مجالات جديدة للأبحاث والتطور في صناعة وبناء السفن وأعمال النقل البحري، والإستفادة من الخبرات المصرية المتوفرة في مجال تصنيف السفن والمعاينات البحرية، إضافة للإستعانة برؤساء هيئات الإشراف العاملة في مصر والتي إنتهت مدة خدمتهم بالمعاش كي يكونوا مستشارين ومدربين لخبراء الشركة مما سيساعد على خلق جيل جديد ذو كفاءة وخبرة عملية عالية في هذا المجال. كما تهدف لتوحيد المواصفات الفنية التي تفرضها التطبيقات البحرية على منتجي الأجهزة والمعدات المستخدمة في صناعة بناء السفن إضافة لخلق فرص عمل وكوادر بحرية جديدة لجيل المهندسين البحريين والربابنة العاملين في هذا المجال.

ويرأس مجلس إدارة الشركة الدكتور ربان منتصر السكري - الخبير البحري المعتمد لدى هيئات الإشراف الدولية وهو يعمل في هذا المجال منذ أكثر من 25 عام وحصل على أعلى الشهادات البحرية، وقد توج هذه الشهادات بشهادة الدكتوراه من جامعة "CANBOURNE" بإنجلترا في مجال فلسفة بناء السفن الحديثة إضافة للعديد من الشهادات البحرية المتخصصة، وقد شغل كافة المناصب البحرية حتى رتبة ربان أعالي بحار/ مفتش بحري / مستشار تأميني لشركات الملاحة وشركات التأمين المحلية والدولية وقد عمل كأستاذ زائر بالأكاديمية العربية للنقل البحري طوال تسع سنوات حيث يقوم بتدريس مادة التأمين البحري الدولي في الدراسات العليا باللغة الإنجليزية. ويعتبر الدكتور ربان منتصر السكري هو المعتمد ،الوحيد من هيئة خبراء المعاينة الأمريكية (N.A.M S) في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وعرب آسيا.

كما تضم إدارة الشركة كوكبة من إبرز رجال المجتمع المصري في الإدارة القانونية والفنية وكذا المجلس الإستشاري للشركة وإدارة المعاينات وقد أكد الدكتور ربان منتصر السكري إنترناشيونال أن الشركة تعمل ضمن مجموعة شركات دولية مكونة من 28 شركة دولية منتشرة حول العالم ويعمل بها أكثر من 3000 خبير بحري دولي لديهم الخبرة التي تزيد عن 25 سنة في مجال المعاينات للسفن وكافة المعاينات البحرية والبترولية ولديهم الحلول لكافة المشاكل البحرية وكان آخر ميزانية للمجموعة لسنة 2004 هي (130) مليون يورو، والمجموعة لها مكاتب منتشرة في كافة موانئ العالم الرئيسية.

وأضاف أن الشركة معتمدة لدى العديد من الهيئات مثل هيئة الإشراف الأمريكية، والبولندية، والأسبانية، والبنمية، والسنغافورية، والإنجليزية، وكذلك الشركة معترف بها للقيام بمعاينة وإصدار شهادات السلامة ومنع التلوث وشهادة خط الشحن الدولية نيابة عن الحكومات التالية

حكومة بنما - حكومة جليز - حكومة هندراوس - حكومة سانت فانسنت - حكومة جرندبس - حكومة بوليف.

إضافة لإعتمادها لدى كافة إتحادات التأمين وشركات التأمين العالمية ونوادي الحماية والتعويض.

وأكد الدكتور ربان منتصر السكري إن الشركة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن ستقوم بالإشراف على الحالة الفنية للوحدات البحرية والإرتقاء بمستواها الفني والسلامة البحرية وتقليل مخاطر البحار وهو ما سيحد من الكوارث البحرية التي تتكرر في الآونة الأخيرة... ولازلنا في إنتظار إعتماد الشركة من قطاع النقل البحري لتفعيل دورها في الإرتقاء بالمستوى الفني ورفع درجة السلامة البحرية... وهو مجال جديد لم تطرق إليه الأذهان في مجتمعنا المصري من قبل ونأمل سرعة خروجه للنور حتى ننعم جميعاً بغد أفضل وتتحقق الثقة المرجوة بين المستثمرين وصانعي القرار.

محطات وأخبار

تكنولوجيا أمريكية لمصر

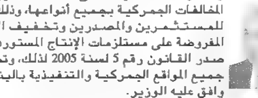
شهد الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات المصرية توقيع إتفاقيتين مع الولايات المتحدة في مجال التعاون المشترك لإنتاج خدمات تكنولوجيا معلومات متقدمة، وإجراء البحوث والتطوير على إستخدام تكنولوجيا الصوت وتحويله إلى بيانات ومعلومات ومحتوى إلكتروني لخدمة مشروعات الحكومة الإلكترونية في مصر، وإنتاج تطبيقات خاصة بالصوت، وتحويل التحدث باللغة العربية إلى محتوى إلكتروني من بيانات ومعلومات، وذلك لخدمة المواطن المصري البسيط الذي لا يعرف القراءة والكتابة

أول قمر صناعي مصري

تحتفل مصر بإطلاق أول قمر صناعي مصري من أوكرانيا في سبتمبر القادم وذلك لخدمة التنمية، ويعتبر هذا القمر بداية سلسلة من الأقمار الصناعية المصرية الذي يشترك في تصنيعها علماء وخبراء وفنيون مصريون، وسيرفع القمر كل 60 يوماً خريطة تفصيلية وصوراً مجسمة للأراضي المصرية.

تخفيف العقوبات والغرامات

صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية وافق على تخفيف العقوبات والغرامات المالية التي كانت مقررة على المخالفات الجمركية بجميع أنواعها، وذلك دعماً للمستثمرين والمصدرين وتخفيف الأعباء المفروضة على مستلزمات الإنتاج المستوردة، وقد صدر القانون رقم 5 لسنة 2005 لذلك، وتم إعلان جميع المواقع الجمركية والتنفيذية بالبند الذي وافق عليه الوزير.



تنشيط السياحة الأمريكية لمصر

صرح أحمد الخادم رئيس الهيئة المصرية العامة لتنشيط السياحة بأن عدد السائحين الأمريكيين إرتفع خلال الأشهر الخمسة الأولى من العام الجاري، ووصل العدد إلى أكثر من 80 ألف سائح، هذا وقد عقد الخادم لقاءات موسعة في نيويورك مع عدد من الكتاب السياحيين والدوريات المتخصصة في الولايات المتحدة.



حكاية نجم النجوم

بقلم الأستاذة/ نادية البدري

لفت نظري ولفترة إمتدت على مدى الشهور الماضية تكرار حفيدي لتعبير "نجم النجوم" وكان من الضروري التعرف على هذا النجم الذي إعتقدت أن حفيدي يحبه إلى هذه الدرجة حيث ما فتئ يردد هذا الوصف برتم شديد التكرار لا أكذبكم أزعجني كثيراً وتساءلت مضيفة عدم الإهتمام على السؤال - ما هي يا بني حكاية النجوم هذه؟ ومن هذا النجم الذي إستحوذ على تفكيرك؟ ساءني كثيراً أن إنفجر ضحكاً، على صورة ربما لم أره عليها من قبل!! ساءني أكثر أن لمست في ضحكاته قدر غير قليل من السخرية التي إستشعرت حقيقة أنه لا يستطيع التوقف عنها أو السيطرة عليها!!! كدت أصيح فيه "أن إلتزم"...وبالفعل شعرت بشرارات الغضب تتفاعل داخلي.. لمحة حزن ممزوج بالغضب. رأيتها ومضت في عينيه كالشهاب سرعان ما إنطفأت!!! هذا أغضبني .... إجتاحتني موجة حنان إنسابت في حنايا قلبي.. حركت مشاعري.. هزتني من الأعماق .. الفتى إبن السبعة عشر ربيعاً هادئ الطبع .. حلو المعشر .. والمراعي لمشاعر الجميع .. الطيب المتسامح .. المصلي .. المجتهد بقدر .. ماذا يحزنه ويغضبه؟..لم يخفيه؟..ولكن إذا كان حقاً حزيناً غاضباً!!! فلم تلك الموجة العاصفة من الضحك، التي تكاد تقترب من الضحك الهستيري؟؟ ولم لا يرد؟؟ تذكرت عبارة كان يستخدمها معنا والدي رحمه الله إذا تمادينا في أمر لا يعجبه "هنا نقطة نظام" - كانت هذه الكلمات على بساطتها، تعطل عندي كل التصرفات، ليس رعباً كما يتبادر إلى الذهن، ولكن محبتي الأسطورية لوالدي كانت دائماً تحذرني من أن أغضبه قلت له في هدوء مليء نفسي "هنا نقطة نظام" لم أكن قد إستخدمت هذه العبارة معه من قبل.. فوجئت برد فعله توقف عن الضحك تماماً وخلت السنوات وقد عادت إلى الوراء... وكأنني أمام والدي وقد قال لي نفس العبارة، مع تبادل الأدوار.. إرتسم على وجه حفيدي نفس التعبير الذي طالما إستشعرته مرتسماً على وجهي في مواجهة والدي رحمة الله عليه.. كدت أجزم بما يشعر به... سكت تماماً مرة أخرى في عينه وشهاب الحزن الممزوج بالغضب.

وتساءل في براءة أضحكتني "إيه بقى حكاية نقطة انتظام هذه؟" فصمت عليه... كيف كان يستخدمها والدي رحمة الله ليحكم إستتباب النظام بيننا... تعجب قائلاً من كلامك يا جدي الكبير "والدي" كان حكاية كبيرة لم أستطع إستجلاء حقيقتها حتى الآن رغم حديثك الموقر عنه.. لطفت كلماته الأجواء بيننا فأي حديث عن والدي كان دائماً مصدر سكينة لنفسي!!

سألته من هو نجم النجوم هذا؟ عاد للضحك مرة أخرى ثم قال.. ألم تعرفي بعد يا جدتي إنه شارون.. شارون "نجم النجوم"!! أي وعزة الله هذا ما قاله. أذهلتني كلماته على بساطتها. ووجدتني أقول حقاً أن شر البلية ما يضحك!!!.. هزلت فعلاً... شارون... سفاح صبرا وشتيلا أبو الإستيطان منتهك حرمة الأقصى الشريف قاتل أشقائنا في فلسطين.. "نجم النجوم"؟ كيف، سألته؟ قال من ناحية إرتفاع نظراته إلينا من عل فهو نجم من ناحية اللمعان فهو نجم؟ من ناحية أنه يفعل ما يريد، ولا يستطيع أحد مواجهته فهو متفرد... إذاً هو نجم... من ناحية إنفراده لتأييد القطب الأوحد في العالم، فهو متميز... إذاً هو نجم. إذا كنا عقدنا له مؤتمراً في شرم الشيخ وصافحه رئيسنا.. فله مكانه إذا هو نجم. قابله قائد القطب الأوحد وعارضه في مؤتمره الصحفي في زيارته الأخيرة وسكت الأخير، فهو متفرد إذاً هو نجم كانت نبرات صوته تتصاعد، رغم إختناقها الواضح أشفقت على شبابه الذي ما كاد يدخله بخطواته الأولى لم أكن أتصور أن الفتى يعاني مثلنا تماماً فلطالما واجه الأخبار التي أحرص على مشاهدتها بسخرية كثيراً ما ضايقتني وكثيراً ما تجاهلتها.. عصفت المشاعر داخلي... فقد قال الفتى ما عجزنا جميعاً عن التصريح به يضايقك يا بني هذا الوضع؟ سؤال غبي إستحققت عليه الرد الذي حصلت عليه ألا يضايقك كل يوم مقتل وإصابة العشرات؟ الإستباحة غير المبررة للمنازل الفلسطينية... بل هدمها على ساكنيها أو تشريدهم. تجريف الأراضي، وسحق أشجار الزيتون التي يتقارب عمرها مع أضعاف أضعاف عمري بل ومصادرة الأراضي ألا يضايقك صمت العالم أمام كأنه يتجاهل ما يحدث بما فيه من منظمات حقوق الإنسان التي يقولون عنها؟؟ وتبادرت إلى ذهني كلمات لطالما رددها والدي رحمه الله، كلما وجد أحد في ضيق رب نازلة ضاق بها الفتى ذرعاً وعند الله منها المخرج ضاقت فلما إستحكمت حلقاتها فرجت وكنت أظنها لا تفرج.. ضحك الفتى قائلاً: كل ما في الأمر إنك تريدين التخفيف عني... أجبته النجم يا بني ما هو إلا كرة غازية ضخمة ملتهبة في السماء وإن كنت تراه واضحاً متلألئاً.. لكن يحجبه الضباب فالنجم الصغير عمره أطول من النجم الكبير ويبدأ النجم مثل قزم أحمر يزداد سخونة وإشراقاً... تدريجياً تنفذ قوته ويتحول إلى عملاق أحمر يتقلص من طبقاته الخارجية ليتحول إلى قزم بارد أبيض اللون لا دور له، ولحكمة ما عند علام الغيوب جعلك تشبهه بالنجم. لا بل ليس هو فقط بل إسرائيل نفسها بل ومن يؤازرها. فمع إصرار شارون على أن فلسطين أرض إسرائيلية لا ينبغي التخلي عن أي جزء منها وأن ما أقامه من مستوطنات، من حقه الإحتفاظ بها، حتى فيما تم إحتلاله في 67 وما تنطوي عليه سياسته من رفض لإقامة الدولة الفلسطينية على أراضي الضفة والقطاع وما صرح به قبيل توليه، من أن مكانها الطبيعي والمناسب في شرق الأردن

وممارسات على أرض الواقع منذ توليه وإصراره على الإستمرار في إقامة الجدار العازل الذي أقامه العالم ومضت محكمة العدل الدولية بعدم شرعيته وضرورة إزالته ومحاولاته الدائبة لسرقة القدس الشريف.

بالإضافة إلى مماطلاته وشروطه التعجيزية لبدء التفاوض مع الفلسطينيين. وهوس الأمن الذي يحاول أن يفرضه على العالم ورفضه ليد العرب الممدودة بالسلام، منذ قمة بيروت وهذا من ناحية ومن ناحية أخرى الإبتزاز الدائم لأوروبا مستغلاً لعقده الإضطهاد النازي لليهود. شاهراً سلاح معاداة السامية. وقد نجح في تصوير مسألة أمن إسرائيل على أنها أهم المشاكل والقضايا في الصراع.. وإنجرف معه في موضوع ضمان الأمن - ساكن البيت الأبيض.. وقائد القطب الأوحد، فأعطاه خطاب الضمانات المشهود في العام الماضي، وأكد عليه هذا العام... رغم تعارضه مع خريطة الطريق التي قدمها بنفسه، والتي ترى أن إنهاء الإحتلال الإسرائيلي للأرض المحتلة يتم وفقاً لقراري مجلس الأمن 242 و338 وإقامة الدولة الفلسطينية القابلة للحياة ولحوته إلى الحيلة الجديدة الفصل من جانب واحد، بعد أن عجز عن الوفاء بوعده بالقضاء على الإنتفاضة الفلسطينية في 100 يوم وفشل خيار إستخدام القوة العسكرية المفرطة، التي أشار العالم إليها على إستحياء... طبعاً... خوفاً من لريشة يكون الدم الذي على رأس كل من أمريكا وإسرائيل أو لمصلحة تجمعها معهم. أمريكا التي ما عاد أحد يتجزأ مناطقها.. حتى في أوهام البطولة التي تعيشها أمريكا من إحتلالها للعراق وتأسدها على سوريا والسودان وإيران، ومحاولتها مع كوريا الشمالية. كل ذلك حدث يحدث لكن شارون في محاولاته لإتخاذ مسألة الأمن كذريعة للتغطية على أطماع إسرائيل التوسعية في الأرض العربية. وقد إعتبر العودة إلى حدود 67 تعني الإنتحار لإسرائيل هذا ما قاله بأين لا تثقل على نفسك إلى هذه الدرجة، فالعودة إلى ما حذر منه بن جوريون مؤسس دولة إسرائيل وكبير عتاة مجرميها، عضو العصابات اليهودية، القاتل السفاح، والذي دان فاقة شارون غطرسة، إلا أنه لا يمكن أن يدانيه فيما عدا ذلك.

أتعرف ماذا قال؟ سيكون من الخطأ والخطورة بمكان أن تواصل إسرائيل تمسكها وتشبثها بالأرض التي إحتلتها في حرب 67 متحدية بذلك إرادة المجتمع الدولي وقوانينه. قال هذا وهو الإداري بطبيعة هذه الولاية الأمريكية البعيدة القريبة، وقول شارون مقابل قول جوريون، فليتصارع القولان، كما يريد شارون أن يدفع بالفلسطينيين إلى الصراع الداخلي ليتمكن من تحقيق ما يريد، والحصول على أكبر قدر من المكاسب، في ظل الدعم المتزايد الذي يتلقاه من بوش وحكومته المتطرفة.

يرى الجميع أن ما يحدث هو الظلم نفسه والظلم ظلمات يوم القيامة هذا ما قاله رسول الرحمة صلى الله عليه وسلم، لكن الله تعالى يحق الحق بكلماته **"لا تحسبن الله غافلا عما يعمل الظالمون، إنما يؤخرهم ليوم تشخص فيه الأبصار، مهطعين مقنعي رءوسهم لا يرتد إليهم طرفهم وأفئدتهم هواء"** (إبراهيم 42و43).

ولا يعني ذلك أن نستسلم، ولكن علينا جميعاً نحن العرب والمسلمون أن نعود إلى مصادر قوتنا التي أغفلناها، أو نسيناها، أو فرطنا فيها. يا بني هذا ما يجب علينا فعله... فما أفاء الله علينا بكل هذه النعم لنكون من الأذلاء وحتى لا يصدق فينا قوله تعالى **"لا تكونوا كالذين نسوا الله فأنساهم أنفسهم أولئك هم الفاسقون"** (الحشر 19)

ولنا من هذا حديث آخر





مقاييس الأداء ومعدلاته



لابد لأى صاحب عمل أو مدير أن يقيس أداء الأعمال المنسوبة لإدارته أو أعماله ومدى تمشيها مع موازنة الأداء والبرامج التى أعدت مسبقاً لذلك.

بقلم محاسب
سعيد رجب

ضرورة إنشاء مقاييس للأداء

مقاييس الأداء من مستلزمات موازنة البرامج والأداء ويمكن بواسطتها قياس الأداء المقدر للبرامج وكشف الإنحراف عن الأداء المستهدف وتحليل الإنحراف للوقوف على أسبابه مما يمكن معه إتخاذ القرارات على ضوء الحقائق التى يظهرها هذا التحليل. وتكون هذه المقاييس مؤشراً للعمالة المنتجة إنتاجاً كاملاً وتلك التى لم تصل إلى الهدف المطلوب. وبذلك تبرز القيادات القادرة على تحمل المسئولية - كما أنه عن طريق مقاييس الأداء يمكن إجراء المقارنات بين لقطاعات ذات النشاط المتماثل سواء على مستوى الوحدة أو على مستوى الدولة ككل

وليست إمكانية القياس واحدة لأوجه النشاط الحكومي. فهناك أعمال يسهل قياسها وأخرى يصعب فيها القياس. فالأولى تكون عادة نمطية بينما الثانية تكون عادة ذهنية كالتجارب والبحوث والأعمال الإستشارية أو يكون ناتج هذه كأعمال متغير الطبيعة والنوع كخدمات مكاتب الطوارئ أو أن العمل ينفذ مرة واحدة ولمدة قصيرة الأعمال اللجان. وبسبب تعذر قياس الأداء لهذه الأعمال يمكن الإلتجاء إلى أقرب الأسس للحصول على صورة توضح كمية العمل المبذول وحالة الأداء. ولقد لجأت حكومة الفلبين عند تطبيقها لموازنة البرامج والأداء إلى إعتبار مثل هذه الأعمال أنشطة مستقلة وإستخدمت بعض المعايير الخاصة بوحدات حجم العمل وعبئه

أنواع مقاييس الأداء ومواصفاتها:

ولقد إستقر الرأى على أنه يمكن إستخدام عدة مقاييس لقياس أداء البرامج وهى:

1- وحدة قياس عبء العمل
2- وحدة قياس المنتج النهائى
3- وحدة قياس الأداء أو الإنجاز.

وعموماً يجب أن تكون هذه الوحدات مرتبطة بالغرض الذى أنشئت من أجله، وتعبر عن المجهود الكلى المبذول فى العمل، وتكون واضحة ومحددة تحديداً دقيقاً بحيث تكون مفهومة وليست محل خلاف لدى الإدارة العليا ومن يقومون بتخطيط العمل ورقابته ومتابعة تنفيذه، وأن تكون قابلة للعد - وقابلة للمقارنة حتى يمكن حصر وحدات العمل المنجز ومقارنة المنجز خلال فترة من السنة بالفترات السابقة من نفس السنة أو مقارنة المنجز فى سنة بالمنجز فى سنة أخرى أو مقارنة المنجز فى نشاط تابع لوحدة بالمنجز فى نشاط مماثل فى وحدة أخرى ولا يكون ذلك إلا إذا كانت وحدة القياس متسمة بالثبات النسبى. ومن البديهى أن تكون وحدات القياس إقتصادية فى إستخدامها بحيث لا تجاوز تكاليفها العوائد والمزايا التى تتحقق من البيانات والإستنتاجات التى تستمد من تطبيقها.

دراسة معدلات الأداء وأشكالها:

وللحكم على مدى أداء البرامج يجب أن توجد معدلات للأداء بعد دراسة الأداء والوقت بالطرق التالية:

1- طرق تاريخية: بمقتضاها يتم الرجوع إلى السجلات المدون فيها النتائج السابقة لأداء الأعمال وإستنباط المتوسط الذى يمكن إتخاذه كأساس عادل لمعدل الأداء الزمنى أو النوعى.

2- طرق تقديرية: يعتمد فيها على خبرة الرؤساء والأعمال التى يشرفون عليها ومشاهدتهم للعمل والعمال أثناء العمل.

3- طرق علمية وتحليلية: وذلك بتحليل العمل إلى عناصره والعوامل المتحكمة فيه والظروف السائدة وإمكانية تبسيطها وبعد ذلك تجرى عملية قياس الزمن اللازم للأداء.

وتكون الطرق العلمية أفضل من غيرها من الطرق وإن كانت تستدعى وقتاً وجهداً وتكلفة أكثر.

وعلى ضوء هذه الدراسة يمكن التوصل عادة إلى أحد الأشكال التالية للمعدلات:

معدل زمنى: وهو عبارة عن عدد وحدات الزمن اللازم لإنجاز وحدة عمل واحدة بإستخدام جهد معين

معدل كمى: وهو عبارة عن كمية معينة من وحدات عمل تنتج فى وقت معين مثل كتابة صفحة على الآلة الكاتبة فى 5 دقائق مثلاً.

معدل نوعى: وهو عبارة عن وحدات عمل معينة تنتج بمستوى جودة معينة مثل كتابة صفحة على الآلة الكاتبة لا يزيد عدد الأخطاء فيها عن عدد معين.

معدل كمى نوعى: ويمثل عدد وحدات عمل يمكن إنتاجها بمستوى معين من حيث الجودة فى وقت معين مثل كتابة صفحة على الآلة الكاتبة لا يزيد عدد الأخطاء فيها عن عدد معين فى وقت محدد.

معدل معيارى: وهو المعدل الذى يشير إلى الأهداف (كمية ونوعية) المفروض أن يحققها العمل ويقارن به الأداء الفعلى. وهذا المعدل قد يكون مثالاً نموذجياً لا يسمح بأى ضياع أو فقد المفروض أن تهيأ ظروف العمل وخطواته بحيث تسمح بتحقيقه فهو لا يأخذ فى الحسبان الظروف السائدة فى العمل وقد يكون معدلاً واقعياً وهو المعدل الذى يمكن تنفيذه فى ضوء ظروف العمل والعوامل الأخرى المؤثرة فى الكفاءة.

العوامل التى تراعى عند قياس الأداء:

ويجب عند تحليل الأداء لقياسه بمعرفة مقاييس الأداء المحددة وللحكم على معدلات الأداء المنفذة ونسبة كفايتها مراعاة الظروف السائدة فى العمل، فعند مقارنة وحدة أداء وحدة بأخرى تزاول نفس النشاط ينبغى مراعاة حجم العمل فهو ليس دائماً متماثلاً ودرجة التنظيم السائدة أيضاً لها تأثير فمن الطبيعى أن تزيد وحدات الأداء المؤداة فى عمل على ماكينة عن عمل يدوى. كما أنه للموقع الجغرافى أثره فى إنتاجية العمال بسبب الظروف الجوية المحيطة بالعمل ودرجة تدفق العمالة كذلك من العوامل التى ينبغى مراعاتها عند المقارنة بين معدلات الأداء المنفذة بين وحدة وأخرى.

وعند المقارنة بين الوحدات المنجزة بين وحدة وأخرى لا تقتصر المقارنة على الناحية العددية بل تمتد إلى نوعية وحدة الأداء ودرجة كفايتها.

***

محطات وأخبار

الجديد فى عالم الكمبيوتر

• أكد العالم الفيزيائى بيرسون - الذى أمضى سنوات طويلة من عمره فى تصميم برامج الكمبيوتر، وضبط الدوائر الإلكترونية - بأنه توصل لحقيقة علمية جديدة قد تؤدى تمكين الأجهزة الحديثة من إختزان نوعية مختلفة من البيانات الخاصة بالوعى الإنسانى والإدراك الحسى، كما أنه سيصبح بالإمكان - قبل حلول عام 2020 - تصنيع كمبيوتر على درجة عالية من الذكاء الإنسانى. ويعتمد الدكتور بيرسون فى تطبيق النظريات العلمية الحديثة على محاكاة عمل ووظائف المخ فى نقل الأحاسيس والمشاعر لسائر أعضاء الجسد.

خطر زيادة سمك الثلوج

أكدت الدراسة التى قامت بها جامعة ميسورى أن الثلوج التى تغطى المنطقة الداخلية لقارة إنتراكتيكا المتجمدة يزداد سمكها مما يهدد برفع مستوى البحار والمحيطات، ويخشى العلماء الأمريكيون سقوط الجليد بكثرة نتيجة إرتفاع درجات الحرارة خاصة بالقرب من السواحل مما يرجح حدوث تغيرات للبحار والمحيطات، وتدمير الجزر المنخفضة والمناطق الساحلية، وأكد العلماء أن مستوى البحار يرتفع بمقدار 1.8 ملليمتر سنوياً.

منح ماجستير إدارة الأعمال

تم الإتفاق بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ومركز التنمية العربى بالكويت على التعاون فى منح ماجستير إدارة الأعمال، وقد صرح الدكتور محمد صالح المناوى نائب رئيس الأكاديمية، وعميد كلية الدراسات العليا فى الإدارة بأن هذه الإتفاقية تأتى فى إطار تطوير المجالات العلمية بالوطن العربى، وإعداد الكوادر العربية فى كل أرجاء الوطن لتقوم بدورها فى مجالات التنمية المختلفة.

القرصنة .. التوكيلات الملاحية .. البمبوطية

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

الجـزء الثـانى

«ليس فى إستطاعة كل فرد أن ينال ما يريد ولكن فى مقدور كل فرد أن يحلم بذلك»
(الفيلسوف الصينى كنفوشيوس)

التوكيلات الملاحية SHIPPING AGENCIES

كان عالم علوم البحار العالمى شون ماكريل محقاً تماماً حينما قال: «كانت السفن والقوارب - دائماً - هى وسيلة لتبادل الأفكار والناس والبضائع» وكان أستاذنا الربان بهى الدين مندور محقاً تماماً حينما قال: «إن النقل البحرى مثلث ذو ثلاثة أضلاع»:

1- الضلع الأول: الأسطول التجارى لنقل التجارة الخارجية

2- الضلع الثانى الموانى البحرية لشحن وتوزيع الشحنات والبضائع.

3- الضلع الثالث: الخدمات البحرية لخدمة السفن فى الموانى

والحقيقة أن التوكيلات الملاحية تعتبر القلب النابض للخدمات البحرية وقد قال الذين من قبلنا – ونقول نحن من بعدهم – إنها وريد الدورة الدموية للنقل البحرى.

والتوصيف المهنى لهذه المهنة هو أنها مهنة راقية لها أصولها ومقوماتها وخصوصياتها وأخلاقياتها وهو القيام بخدمة السفن بالموانى المصرية بتقديم وتوفير كافة الخدمات اللازمة لملاك ومجهزى السفن وفقاً لما يصدرونه هم وربابنة السفن من تعليمات مع مراعاة ما تقضى به المعاهدات الدولية والقوانين المحلية من أحكام ومن الطبيعى أن تختلف أشكال هذه الخدمات وأنواعها ودرجاتها فهى متعددة ومتغيرة بطبيعتها ويختلف حجمها ونوعها من سفينة إلى أخرى وتتمثل هذه الخدمات فى:

1- إتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتمكين السفن من الدخول أو الخروج من الموانى بما فى ذلك الإجراءات الرسمية المتعلقة بالحجر الصحى والزراعى والبيطرى والجوازات والجمارك .... إلخ وإستخراج تصريح السفر وتسفيرها فور إنتهاء عملياتها.

2- توفير كافة إحتياجات السفينة وأطقم بحارتها من خدمات طوال فترة تواجدها بالميناء بما فى ذلك الإجراءات اللازمة لتموينها بالوقود والمياه والإصلاحات والخدمات الطبية وإستقبال وتسفير أطقمها.

3- تمثيل ملاك السفن ومجهزيها فى تسليم حمولات السفن لأصحابها.

4- تجهيز والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ لحين إيداعها بمخازن الإيداع والمستودعات الجمركية أو تسليمها لأصحابها والتنسيق مع الشحن والتفريغ بما يحقق إستمرار تشغيل السفن على الرصيف أو المخطاف.

5- مباشرة مصالح ملاك ومجهزى السفن قبل المستأجرين والمصدرين والمستوردين وتحصيل النوالين

6- إصدار سندات شحن البضائع المشحونة والإشراف على إستلامها بالسفينة وإثبات حالتها عند الشحن.

7- إتخاذ ومتابعة الإجراءات القانونية اللازمة بشأن مطالبات العجز والفقد ومعاينات العواريات فى البضائع.

8- إستدعاء خبراء المعاينة وتقدير الأضرار Pand I club ومهندسى هيئات التصنيف الدولية Classification socelties للصعود على السفينة فى حالات الحوادث للمعاينة والتحقيق وتجديد شهادات السفينة أو إمتداد صلاحيتها.

9- تسويق شحنات البضائع لحساب ملاك ومجهزى السفن وحجز الفراغات للبضائع والأماكن للركاب وإستئجار السفن بمشارطة إيجار لتوفير أكبر قدر من الشحنات لصالح موكليهم.

10- سداد مستحقات الغير قبل ملاك السفن ومجهزيها (رسوم الموانى والإرشاد و... إلخ ورسوم العبور لحساب ملاك السفن).

11- إخطار ملاك السفن ومجهزيها أولاً بأول بالتوقيتات المتوقعة للتراكى ETB والإنتهاء من الشحن أو التفريغ ETC والمغادرة ETS فضلاً عن توقيتات مغادرة الرصيف Clearing the Berth ونزول المرشد الخارجى SPD ثم إرسال – فور مغادرتها – كشف حقائق السفينة SOF وحسابات مصروفاتها D/A ووثائق الشحن B/LS والمانيفستو Manifest وخط الشحن cargo Plan

والتوصيف القانونى لهذه المهنة (قانون التجارة البحرية المصرى رقم 8 لعام 1990 الصادر فى 22 أبريل 1990 والمنشور بالجريدة الرسمية العدد 18 فى 3 مايو 1990)

مادة 140: يقوم وكيل السفينة بصفته وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة.

مادة 141: يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسلم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز.

مادة 142: يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر.

مادة 143: لا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها لشحنها فى السفينة أو التى يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه.

مادة 144: يعتبر وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التى تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية

ويمكن تقسيم تاريخ التوكيلات الملاحية فى مصر عبر قرن ونصف قرن من الزمان أو يزيد قليلاً إلى خمسة مراحل تختلف وتيرتها ومضمونها وتوجهاتها من مرحلة إلى أخرى فلكل مرحلة دوافعها ومبرراتها وظروفها الموضوعية والسياسية بغض النظر عما يمكن أن يحسب لها أو عليها وإذا جاز لى إيجاز هذه المراحل الخمسة فى سطور قليلة فالمحصلة النهائية هى

أولاً: مرحلة التوكيلات الأجنبية:

قبل ومنذ إفتتاح قناة السويس للملاحة العالمية عام 1869 كانت خدمة التوكيلات الملاحية تحت سيطرة الأجانب وترتبط – تماماً – بمصالح الإحتكارات المالية البريطانية والفرنسية والإيطالية فيما وراء البحار وكانت أهمها هول بلايث. برتش كول. إخوان لاميرى كورى ... إلخ فضلاً عن اليونانيين وأبرزهم بول ليفربوس وفى الغالب الأعم كان أصحاب هذه التوكيلات هم أصحاب السفن وذلك لإمتصاص عائد خدمة تلك السفن وتميزت هذه المرحلة بإقتصار خبرة الوكالة الملاحية على الأجانب وبعض المتمصرين والإستعانة بالمصريين فى الأعمال الكتابية والخدمات الغير فنية.

ثانياً: مرحلة التوكيلات المشتركة:

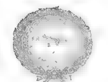
منذ بداية النصف الثانى من القرن العشرين جاءت مرحلة الشراكة الأجنبية المصرية عقب الحرب العالمية الثانية (1939-1945) وبدأتها شركة كورى مع موهيرى أحد المتمصرين الأجانب ثم شركة البرتش كول مع عبد الرحمن لطفى باشا أحد أثرياء بورسعيد الذى إتسعت أعماله خلال الحرب العالمية الثانية عندما بدأت شركته صيانة كاسحات الألغام البريطانية ثم إخوان لاميرث مع كامل حمزة بك الذى كان نشاطه كمقاول للأنفار يمتد بإمتداد طول قناة السويس و... و... غيرهم

ثالثاً: مرحلة توكيلات رأس المال الوطنى:

عقب العدوان الثلاثى عام 1956 ووضع الحراسة على أموال الرعايا البريطانيين والفرنسيين وتأميم شركاتهم وتقلص نفوذ الأجانب فى مصر بدأت مرحلة توكيلات رأس المال الوطنى.

فى بورسعيد كان الجد الأكبر على حسنين لهيطة الذى كان يعمل فى التجارة والملاحة ويتخذ من مدينة دمياط مركزاً لنشاطه من أوائل الذين مارسوا هذا العمل ثم كون الأخوة الثلاثة يوسف وإبراهيم وصديق لهيطة – إستمراراً لعمل والدهم – شركة للملاحة والتوكيلات الملاحية وكان نشاطهم الملاحى هو النشاط المصرى الوحيد فى قطاع الملاحة فى بورسعيد بين ما لا يقل عن خمسين شركة ملاحية أجنبية ومشتركة وإستمر فى هذا العمل بعدهم أولاد صديق لهيطة جمال ومحمد ووائل ورغم محاربة الشركات الملاحية الأجنبية لهم فقد تمكنوا من إرساء كيان شركة ملاحية عملت فى هذا المجال حتى عام 1964 حين تم تأميم شركات الملاحة فى مصر فعملو، خارج مصر فى النشاط الملاحى وما يتفرع منه من أعمال وفيما بعد أسس الراحل وائل لهيطة الذى كان له نشاط ملاحى نشط ونشيد شركة رائدة فى مجال التوكيلات الملاحية والنقل وفى الإسكندرية كان الراحل محمد رشيد وغيره فى مقدمة من عملوا فى مجال الوكالة الملاحية وبعد التأميم وإحتكار القطاع العام نقل بعضهم نشاطه خارج الوطن وإمتهن البعض الآخر مهن أخرى وإقتصر عمل البعض الثالث على العمل كممثلين لملاك السفن

البقية فى العدد القادم



إجتماع اللجنة الفنية الدائمة لتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية

فى الفترة من (22-23) يونيو 2005 بالإسكندرية



إنه فى يوم الأربعاء الموافق 22 يونيو 2005 تم عقد الإجتماع الأول للجنة الفنية الدائمة لتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب فى الموانئ البحرية العربية.

وقد قام السيد اللواء بحرى / عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانئ البحرية العربية بإفتتاح الجلسة الإفتتاحية بكلمة رحب فيها بالسادة الحضور.

ثم إستعرض سيادته جدول الأعمال وقد وافق السادة الحضور على بنود محضر جدول الأعمال الذى تضمن:

1- مناقشة محضر الإجتماع الأول لإتخاذ الخطوات التنفيذية لتنفيذ إستراتيجية تنمية مستوى مهارة الموارد البشرية بالموانئ البحرية العربية

2- إستعراض قرار تشكيل اللجنة الفنية الدائمة لتنسيق التعاون بين مراكز/ معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية، وإجراءات إنتخاب رئيس اللجنة ومقررها.

3- تحديد موعد الإجتماع القادم

ثم إستعرض السيد الدكتور / عبد الحليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى الأهداف العامة للجنة الفنية الدائمة لتنسيق التعاون بين مراكز / معاهد التدريب بالموانئ البحرية العربية وعضويتها وموازنتها وعلاقتها بإتحاد الموانئ البحرية العربية وكذلك التعريف بنوعية العضوية.

كما أشار سيادته إلى أهمية تنشيط عمل اللجنة لتنمية مهارة مستوى الموارد البشرية بالموانئ البحرية العربية.

إختتم السيد اللواء بحرى/ عصام الدين بدوى الجلسة الإفتتاحية على أن يتم إختيار رئيس اللجنة ومقررها وأمين الصندوق وتحديد علاقة اللجنة بإتحاد الموانئ البحرية العربية ودعم الإتحاد لها على أن تكون للجنة إستقلاليتها فى المناقشة وطرح الأفكار.

ثم تم الإتفاق على إنتخاب السيد المهندس/ ماهر شحادة القائم بأعمال مدير إدارة الموانئ والنقل - وزارة النقل الفلسطينية رئيساً للجنة كما تم إنتخاب السيد الدكتور/ حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانئ مقرراً لها وعضو من الأمانة العامة لإتحاد الموانئ البحرية العربية للقيام بأعمال التنسيق بين الإتحاد واللجنة وقد وافق الحاضرون على ما سبق.

قام السيد/ رئيس اللجنة بإستعراض ما جاء بجدول الاعمال حيث دارت المناقشات بين السادة الحضور وخلصت اللجنة إلى التوصيات التالية:

1- تكليف مقرر اللجنة بوضع اللائحة الإدارية والمالية الخاصة باللجنة إسترشاداً بلائحة إتحاد الموانئ البحرية العربية، على أن ترسل للسادة أعضاء الإتحاد خلال الأسبوع الأخير من شهر يوليو 2005.

2- تشكيل لجنة عمل برئاسة رئيس اللجنة وعضوية مقررها وعضو من إتحاد الموانئ البحرية العربية وعضو من قطاع النقل البحرى بوزارة النقل المصرية على أن تدرس الأهداف الآتية:

* تصميم وتنفيذ منهجية عربية مشتركة لإدارة العملية التعليمية.
* تجميع المناهج التعليمية والتدريبية من المؤسسات والتجمعات الدولية فى الموانئ البحرية ومناهجها التعليمية.
* مطالب إعداد الخبراء المتخصصين فى تصميم البرامج التعليمية على أن تنسق اللجنة أعمالها مع السادة الأعضاء من مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى، على أن تكون نتيجة عمل اللجنة جاهزة فى موعد أقصاه أول سبتمبر 2005.

3- إعادة مناقشة مطالب إعداد الكوادر المتخصصة فى تصميم وإعداد البرامج التعليمية بعد عرض أعمال اللجنة المكلفة بدراسة الأهداف وتحديد متطلباتها على ضوء ما تنتهى إليه أعمال اللجنة المكلفة.

4- الإستفادة من الخبرات الموجودة فى الموانئ البحرية العربية عند إعداد توصيف وظيفى موحد للفئات العاملة بالموانئ على أن ترسل ما هو موجود فى (سوريا - لبنان - مصر - مركز البحوث) خلال أسبوعين من تاريخ الإجتماع لدراسته بمعرفة اللجنة المشكلة لتفعيل الأهداف.

5- تتولى الأمانة العامة لإتحاد الموانئ البحرية العربية مسئولية إعداد البيانات والإحصائيات المرتبطة بالنشاط التدريبى وتحديثه وذلك من خلال قاعدة البيانات الجارى إنشاؤها لتجميع بيانات الموانئ البحرية العربية.

6- حث الدول الأعضاء فى الإتحاد على الإشتراك فى عضوية اللجنة الفنية الدائمة لتفعيل إستراتيجية تنمية المهارات البشرية بالموانئ البحرية العربية.

* الإجتماع القادم بإذن الله فى الجمهورية العربية السورية الشقيقة أول نوفمبر 2005 مع إجتماع مجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية.

هذا وقد حضر الإجتماع ممثلى كل من :

*إتحاد الموانئ البحرية العربية
*الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا
*مؤسسة الموانئ الأردنية
*مؤسسة الموانئ السعودية
*معهد النقل الدولى واللوجستيات
*كلية النقل البحرى والتكنولوجيا
*الشركة العامة لمرفأ اللاذقية
*إدارة وإستثمار مرفأ بيروت
*وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية
*قطاع النقل البحرى المصرى
*هيئة ميناء الإسكندرية
*معهد تدريب الموانئ

تحية شكر ووسام حق

دائماً ما تقوم الصحافه بعرض اشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الدين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن مقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة لسيادة اللواء بحرى/ محمد جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة بور سعيد لتداول الحاويات والبضائع

هذه الشخصية المصرية العظيمة ما تتسم به من رصانة وحكمة وتصدر عنها القرارات بهدوء وبلا إنفعالات وقت التقرير، لذا لم يصدر عن سيادته قرارات تتطلب التراجع أو العدول عنها قدمه ووجهه، كله خير على وجه بور سعيد فزاد الخير كما يقال (بقى الخير خيرين)، يلاحظ ذلك من قراءة منحنى العمل بالمحطة منذ قيادته لها عام 1999 وحتى الآن مقارنة بالفترة السابقة منذ إفتتاح المحطة عشر سنوات (1989-1999).

لقد قام سيادته بإعادة توظيف قدرات رجاله بالشركة بصورة مذهلة وأعطى فرص كثيرة لعدد كبير من الصف الثانى فى القيادة وراهن عليهم وأبلو بلاءاً حسناً وظهر دور كل منهم فى وقت قصير جداً، ولم ينسى أو يفته أن يحفظ دور الرجال العظام الذين أسهموا بجهد جهيد فى إنشاء المحطة وإرتقاء بأدائها حتى صار فى مصاف المحطات العالمية نذكر منهم الأستاذ/ فتحى المر والإبقاء على سيادته مستشاراً للشركة تقديراً لجهده المتواصل

حضرت لسيادته محاضرة بالجمعية البحرية المصرية بالإسكندرية موضوعها عن (خطة التطوير والسياسات المتعلقة بمحطة حاويات بور سعيد) سعدنا بما طرحه سيادته من أفكار وتطمينات عن تطوير محطة بور سعيد مع الحفاظ على البعد الإجتماعى لأن هذه فلسفة الرجال العظام الذين لهم حس وطنى هائل بمحيط وبيئة العمل وما يتطلبه من فتح مجالات العمل للعديد من البيئة المحيطة

التحية لسيادته إبن العسكرية المصرية العظيمة التى حفرت بأحرف من نور تاريخ باقى لأبد الدهر وشاهد على إخلاص هذه الشخصية ورفاقها الأبطال الذين نأمل بهم بعد عبور التحرير ومسيرة التعمير أن يكونوا دائماً رواد طلائع التطوير فى منحى مهم من مناحى الوطن المفدى

إبراهيم شلبى

نــادى الحمايــة والتعويــض

P&I - CLUB

وجيه عرفه مصطفى

مستشار الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى

يقوم أى نادى بمهام ثلاثة:

1- التمثيل القانونى للملاك.
2- التمثيل التجارى للملاك
3- التمثيل البحرى للملاك.

•• ونعرض فيما يلى التغطية التى يقدمها النادى للملاك أعضاء النادى Risks Covered:

الحماية التى تقدم لأعضاء النادى - هى لمواجهة المطالبات التالية والتى تنشأ بعد تاريخ الدخول فى العضوية بالنسبة لأى سفينة.

1- النولون: النولون المعدوم، القيمة الإجمالية الناشئة عن مشارطة بوليصة الشحن أو أى عقد عام. الحصة التى يتم تحميلها بالنسبة للمالك الناشئة عن العوارية العامة

2- غرامات التأخير أو الإضرار لأى عضو فى السفينة أو كسب الوقت.

3- التداخل .. الإهمال . الأخطاء أو أى حالة تتعلق بالإحتجاز أو الخسارة للسفينة العضو بواسطة أى إدارة للدولة أو مؤسسة عامة أو أى شخص آخر أو أشخاص مهما كانوا فى المنزل أو على ظهر السفينة.

4- الأضرار الناتجة عن التصادم مع سفينة عضو لأى حالة تصادم.

5- إخلال بشروط عقد المشارطة أو بوليصة الشحن أو أى عقد آخر.

6- تموين وقود غير مناسب أو غير ملائم ، أو معدات غير مناسبة أو أى ضرورات أخرى أو إصلاح مهمل.

7- عدم كفاءة من الشحن، التحفيف على المواعين، لتستيف، التسوية أو التفريغ للبضاعة

8- المتابعة فى الحسابات

9- أى مبالغ من المؤمنين على السفينة أو البضاعة أو النولون أو أى أشخاص أو شركات لها علاقة بعمل التأمين فى جميع الأنواع

10- الإنقاذ. القطر يتم بواسطة سفينة عضو ما لم تكن السفينة المشاركة هى قاطرة أو سفينة إنقاذ

11- تمثيل الأعضاء فى التحقيقات الرسمية أو أى مطالبات أو تساؤلات متعلقة بعضوية السفينة

12- المطالبة بواسطة أو فى مواجهة الركاب، المتسللين الربان، الطاقم، الضباط، أو أى شخص فى مواجهة عضوية السفينة

•• يقوم بالآتى دائماً:

بالنسبة للسفن التى لم تدخل فى المركز البريطانى العام للملاحة جميع المطالبات بالنسبة للربابنة، الضباط، والطاقم فى ظل القواعد التى سوف تغطى بواسطة النادى فى حالة الطلب أو السداد من الأعضاء فيما يتعلق بمثل هذه المطالب التى تزد من وقت لآخر والتى تقرر بواسطة مجلس إدارة النادى.

13- المطالبات لسلطات الجمارك لأى سفينة مشاركة فى النادى .

14- جميع المطالبات والعجز والتصرفات وجميع الموضوعات وفقاً لرأى المديرين الذين يرعون مصالح المالك والتى لا تغطى عادة إذا كانت السفينة عضواً فى النادى ومخاطر الحرب التى عادة ما يؤمن عليها لدى شركات اللويدز أو لدى الشركات.

سوف لا يكون النادى مسئولا عن التكاليف التى تحدث دون تفويض منه وكذلك التكاليف الخاصة بالتلغرافات ورسوم الوكلاء فيما يتعلق بالعجز قبل أخطار النادى

•• جميع حالات المطالبات التى سوف تنشأ كالآتى

أ- المطالبات الناشئة من تعاقد أو حكم محكمة

ب- المطالبات الخاصة . بالإنقاذ أو القطر

جـ- المطالبات المتعلقة عن سفينة عن تاريخ توقيع عقد الإنشاء يقدم إخطار كتابى عن كل حدث يؤدى إلى حصة أساسى إلى المدير وسوف لا يقصر أى عضو فى حالة أى إلتزام مسلم بسم أخطار كتابى إلى المدير وإلا سوف لا يكون النادى مسئولا عن تكلفة ومصاريف المطالبة

عندما يقوم المدير بفحص أى مطالبة وعندما يعتبر أن العضو يستحق حماية النادى ستصدر التعليمات بالإستمرار فى الإجراءات التى تستمر تحت إشراف المدير وعلى حساب النادى وسوف نخطر العضو بجميع المصروفات التى يتم إنفاقها وفقاً للشروط ولتوقيعات التى أقرتها الشهادة والقواعد بالنسبة للإلتحاق بالنادى

وأخيراً سوف لا تسرى العضوية والحماية الخاصة بالنادى بالنسبة لأى عضو طالما أن أى قسط غير مسدد

وفى جميع الحالات يتم تطبيق الإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق بحدود التعويضات لحالات الفقد والوفاة والجروح بالنسبة للركاب وأمتعتهم وكذلك أفراد الطاقم وكذلك حالات تلوث البيئة البحرية وتلف الممتلكات المملوكة للسلطات أو خلافه ويتم التحاسب على أساس الحمولة المسجلة لكل سفينة عضو فى النادى ومرفق بيان يوضح بعض أقساط الإشتراك لعينة من النوادى

لقد آن الأوان أن تنطلق صناعة النقل البحرى المصرية إلى مصاف العالمية بالدخول فى هذا المجال المغلق وإستقطاب السفن للدخول فى نادى حماية وتعويض عربى يعمل فى ظل قواعد دولية معترف بها ويكون منافس للهيئات الأجنبية الأخرى وسوف تكون نقطة الإنطلاق رسوم إشتراك أقل وجودة من الخدمة حيث أن الخبراء المدربين والذين إكتسبوا الخبرة الكاملة بالتدريب والممارسة يكون عنصراً فعالاً فى تقدير وتخفيض الإشتراكات ولا سيما مع إنشاء شركة تأمين متخصصة فى الحقل البحرى بجوار نادى الحماية والتعويض.

***

ندوة عن صيد سمكة الشراع

وافق السيد/ مسعد أبو الرجال رئيس قطاع الرياضة على قبول الدعوة الموجهة للإتحاد المصرى لصيد الأسماك لحضور الإجتماع بالبعثة المسافرة إلى العقبة بالمملكة الأردنية لتمثيل مصر بثلاثة فرق فى صيد الأسماك فى بطولة صيد سمكة الشراع ويرأس البعثة اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس الإتحاد ومعه فرق من نادى هليوبوليس الرياضى ونادى اليخت المصرى بالإسكندرية ونادى الصيد بالمحلة الكبرى حيث تعقد ندوة عقب الإجتماع مساء السبت بنادى اليخت لشرح الأساليب الأردنية لصيد سمكة الشراع وكيفية تحقيق أفضل النتائج فى البطولة القادمة والجدير بالذكر أن اللواء/ الديب سيعرض الطرق العملية للصيد بالشرائح الخيوطية.

ويحضر الندوة الفرق المشاركة ونخبة من كبار المهتمين بالصيد وفرق الأندية من الهيئات أعضاء الإتحاد



تهنئة

رسالة دكتوراه

نوقشت يوم 14 يونيو 2005 رسالة الدكتوراه المقدمة من الربان **مدحت عباس خلوصي** مساعد عميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا والتي كان موضوعها "Quantitative Analysis of The Collision Regulations For Preventing Collision at sea" "تحليل كمي للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار" وقد أشرف على الرسالة الأستاذ الدكتور **وضاح أبو العطا** وتشكلت لجنة التحكيم من السادة

أ.د. وضاح أبو العطا — **أ.د. محمد فرغلي**
أ.د. رفعت رشاد — **د.محمد الغمري**

تكونت الرسالة من مقدمة عامة وخمسة فصول ثم نتائج ومقترحات

المقدمة العامة: شملت أهداف البحث ومنهجيه البحث والخطوات التى توصل إليها البحث

الفصل الأول: إحتوى على نظرة عامة على القواعد الدولية لمنع التصادم مع خلفية تاريخية

الفصل الثانى إحتوى على تعريف بالمشاكل المصاحبة للقواعد الدولية لمنع التصادم

الفصل الثالث: وضح المعلومات المطلوبة من أجل تحديد وإيجاد حل لمشكلة التصادم.

الفصل الرابع: شمل فحص للأسباب المؤدية إلى القرارات الخاطئة والأحكام المتعارضة مع تحليل لحالات التصادم بين السفن

الفصل الخامس: يفحص طريقة جديدة لتعريف خطر التصادم مع تحليل الخطر وتنفيذه على مقابلة بين سفينتين شاملة إمكانية التصادم.

ثم نتائج ومقترحات

"ما دام الإنسان يستعمل البحر كوسيلة للنقل والإنتقال لن يكون البحر آمناً. ودائماً سنشاهد مصادمات بين السفن. وقد جاءت القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار منذ أكثر من مائة سنة من أجل تحسين السلامة البحرية. هذه القواعد أساسها الخبرة البحرية فى مسألة تجنب التصادم والدروس المستفادة من العديد من المصادمات والأعراف التى جرى عليها البحارة لتجنب التصادم.

الآن هناك فطنة أن القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار 1972 وتعديلاتها صعبة التفسير والتطبيق بسبب إستعمال ألفاظ كثيرة ليس لها تعريف ومعناها غير واضح والعلاقة بينها معقدة الفهم.

وقد قام الباحث بتحليل أربعة وأربعين قضية تصادم نظرتها المحاكم البريطانية والأمريكية وأسفر التحليل عن التعارض بين قرارات المحاكم، والتعارض بين آراء خبراء المحاكم وأهل الخبرة فى هذا المجال كما أسفرت الدراسة عن أن السبب الرئيسى لهذا التعارض هو نقص النظرة المتعمقة إلى الحادث وتجاهل تطبيق الطرق العلمية عند فحص مشاكل تجنب التصادم المعروضة عليهم. كما أن فحص حالات التصادم من جانب خبراء المحاكم تميل إلى القصور على سبيل المثال يلام ربان السفينة لعدم تطبيق قاعدة بعينها مع تجاهل المشكلة بأكملها. وأوضحت الدراسة أنه مع التقدم الهائل فى الصناعات البحرية والأجهزة الملاحية الإلكترونية يعانى الملاحون وكذلك الخبراء الذين تستعين بهم المحاكم وتبنى أحكامها بناءً على نصائحهم ووجهة نظرهم من الجهل والنقص فى المعلومات وعدم تطبيقهم للطرق العلمية عند مواجهتهم لحالة تصادم هذا بالإضافة إلى النقص فى الخلفية العلمية.

وأوضحت الدراسة أن المعاهد البحرية يقع عليها اللوم لضعف مستوى الملاحين وأنه يجب تدريب الملاحين على إستعمال الطرق العلمية عند مواجهتهم لمشكلة تصادم. كما يتعين زيادة معلوماتهم حتى يمكنهم إستخدام المعلومات والتدريبات فى إختيار القرار الصحيح لتجنب التصادم. كما أن الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والشهادات فى حاجة إلى بعض التعديلات التى توجب تدريب الملاحين على إختيار القرار الصحيح لتجنب التصادم، كما يجب عمل برامج كمبيوتر تظهر للملاح التنبؤات بمختلف الحلول لتجنب التصادم



محطات الحاويات - تخطيط وإدارة

المؤلف دكتور ربان/ سامى زكى عوض

* تخرج من الكلية البحرية المصرية عام 1970.
* حاصل على شهادة ربان أعالى بحار عام 1974
* عمل بالقوات البحرية وإشترك فى حرب أكتوبر 1973 على سفن الصواريخ حتى عام 1977
* إنتقل إلى الكلية البحرية بعد ذلك وقام بالتدريس حتى عام 1987.
* عمل فى المجال المدنى من عام 1987 وحتى عام 1993 كمدير عام التخطيط والبحوث بشركة حاويات بورسعيد.
* إنضم لأسرة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا من ديسمبر 1993 وحتى وقت صدور هذا الكتاب.
* له مؤلفات وإشترك فى مؤتمرات دولية ومحلية وأيضاً فى إعداد دراسات الجدوى، كلها فى مجال إنشاء وتطوير وزيادة كفاءة إنتاجية الموانئ ومحطات الحاويات.
* حاصل على دبلوم الدراسات العليا فى النقل الدولى واللوجستيات عام 1995/94.
* حاصل على درجة الماجستير فى إدارة عمليات السفن عام 1997/96.
* حاصل على درجة الدكتوراه فى فلسفة النقل البحرى فى فبراير عام 2002.



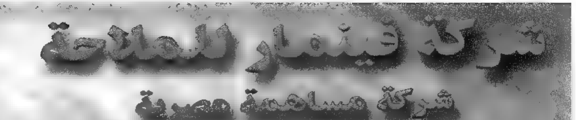
أصدرت مكتبة منشأة المعارف، جلال حزى وشركاه، كتاب جديد فى ثوب أنيق، يخدم قطاع النقل البحرى والتجارة الخارجية، بعنوان: "محطات الحاويات - تخطيط وإدارة" وهو الإصدار الثانى للربان الدكتور سامى زكى عوض مساعد عميد كلية النقل البحرى والتكنولوجيا بأكاديمية النقل البحرى، ويعد كتاباً متخصصاً عن محطات الحاويات، وفى نفس الوقت هو كتاب جامع ومرجع وحيد فى هذا المجال، ويحوى خبرات عملية وعلمية للمؤلف على مدار أكثر من 26 عاماً، فقد سبق أن عمل كمدير عام التخطيط والبحوث بشركة تداول الحاويات ببورسعيد وإشترك فى إعداد دراسات الجدوى فى مجال إنشاء وتطوير وزيادة كفاءة إنتاجية الموانى البحرية والجافة ومحطات تداول الحاويات.



يحوى هذا الكتاب ثمان فصول، ويعطى فى البداية فكرة عن نشاط الحاويات وكيف تطورت هذه الصناعة، وأصبحت هى السمة الرئيسية للنقل حالياً، سواء كان نقل بحرى أو نقل متعدد الوسائط. كما تناول الكتاب التطور فى صناعة السفن والأشكال المختلفة لمحطات تداول الحاويات بملحقاتها ومعداتها وتناول الكتاب فى الفصل السادس - وهو أهم الفصول - مسألة الحسابات الخاصة بمحطات الحاويات من حيث طاقتها وطاقة الأرصفة والطاقات التخزينية وكيفية إجراء الحسابات المختلفة للتداول. وفى الفصل السابع تناول الكتاب جداول التخطيط بحسابات محطات الحاويات من حيث المتطلبات والتكلفة لكل من الأرصفة والسفن، ويأتى الفصل الأخير ليتكلم عن تنظيم وإدارة محطات الحاويات.

ويعد هذا الإصدار الثانى للمؤلف سوف يأتى - إنشاء الله - الإصدار الثالث فى القريب العاجل بعنوان: "الرقابة التشغيلية على محطات الحاويات" وهو كتاب مهم للشاحنين والمستوردين وشركات التخليص والتجارة الخارجية والنقل البحرى





شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



يعمل بين ميناء بورسعيد
وأوروبا وأمريكا





يعمل بانتظام بين الا سكندرية و موانى
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



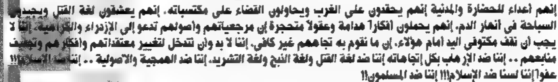
TRADIGRIN SHIPPING S.A

الفروع: القاهرة - السويس



نشأت الديهي يكتب

الفساد .. حكايات .. وحكايات
لم يبقى إلا الملابس الداخلية



إنهم أعداء للحضارة والمدنية إنهم يحقدون على الغرب ويحاولون القضاء على مكتسباته. إنهم يعشقون لغة القتل ويجيدون السباحة في أنهار الدم. إنهم يحملون أفكاراً هدامة وعقولاً متحجرة إن مرجعياتهم وأصولهم تدعو إلى الإزدراء والكراهية. إننا لا يجب أن نقف مكتوفي اليد أمام هؤلاء. إن ما نقوم به تجاههم غير كافي. إننا لا بد وأن نتدخل لتغيير معتقداتهم وأفكارهم وتجفيف منابعهم .. إننا ضد الإرهاب بكل إتجاهاته إننا ضد لغة القتل ولغة الذبح ولغة التشريد. إننا ضد الهمجية والأصولية .. إننا ضد الإسلام!!! عفواً إننا لسنا ضد الإسلام!!! إننا ضد المسلمون!!

فور حدوث إنفجارات لندن أخذ الدم الغربي يغلي والكبرياء والعظمة البريطانية تنتفض وأخذ بلير يهذى بكلمات وعبارات تدعو إلى القرف والإزدراء وأخذ زعماء العالم يجاملونه بالإستنكار والشجب والإستياء وأخذ علماء المسلمون يصدرون الفتاوى والبيانات التي تكفر كل من لا يعشق الغرب ويرتمي في أحضانه، جميع الأنظمة العربية باتت مرعوبة مزعورة خائفة وبدأت تتسابق في سب ولعن هؤلاء المرتزقة أعداء الحرية والديمقراطية، والآن يا سادة يا قراء يا أعزاء يا عقلاء هيا بنا نفكر لحظات بصدق وبعيداً عن الميديا العربية الرهيبة وبعيداً عن تليفزيون أنس الفقي رئيس إمبراطورية الإعلام المصرية ألا يخجل هؤلاء؟ يتهمون غيرهم بما تصنع أيديهم؟ ماذا حدث في العراق عفواً.. ماذا يحدث في العراق؟ ماذا يحدث في فلسطين؟، ماذا يحدث في أفغانستان؟ ماذا يحدث في لبنان؟ ماذا يحدث في كشمير؟ ماذا يحدث في بلاد البلقان؟ ماذا يحدث في الفلبين؟ ماذا يحدث في كل بلاد المسلمين؟

إن الحرب ليست حرباً على الإرهاب بل حرباً على الإسلام، ألا تتذكرون ما قاله بوش بعد أحداث 11 سبتمبر حيث قال إنها حرب (صليبية جديدة) قبل أن يتهم لسانه بالذلل، إن ما حدث في لندن وأزعج العالم وأفسد سعادة الجميع هو مقتل 50 بريطانياً فما بالكم بما يحدث في العراق وحدها!! كم عراقي يقتل كل صباح، كم أسرة تلاشت من الوجود، كم طفل رجع فلم يجد أهله ولا حتى بيته، هل تتذكرون صور أبناء صدام حسين وهم رقود ممزقين قطعاً قطعاً أمام الجميع ألم يتحرك قلب هؤلاء، هل نطق زعيم عربي بكلمة واحدة؟ هل إستنكر أحد من علماء المسلمين الذين صدعونا ليل نهار بفتاواهم اليومية؟ يا سادة إن ما حدث من الفلوجة من ذبح وقتل وتشريد شيء يندى له جبين البشرية، إن الغرب وأخص أمريكا وبريطانيا وإيطاليا يقومون بحرب شرسة ضد المسلمين لكنهم يسمونها حرباً ضد الإرهاب، وهل هناك أحد يقف مع الإرهاب؟ الجميع ضد الإرهاب وهيا بنا نحارب الإرهاب؟ بمن نبدأ؟ بأفغانستان فالعراق فسوريا فمصر حتى يستريح هؤلاء ويمارسوا حياتهم بحرية بعيداً عن هؤلاء، يبقى أن أذكر أن الشعوب تعلم ما يحدث وما يصير!! شعوب الغرب تعلم أن الإسلام عدو يجب القضاء عليه وشعوب المسلمين يعلمون أنهم مستهدفون لكنهم لا يملكون من أمرهم شيئاً فأياديهم مكبلة، إنني لست إرهابياً لكنني مسلم ولست رجعياً لكنني أصولياً ولست أفريحياً غربياً لكنني متحضراً إن الخطوة القادمة هي تدمير المناهج وأساليب التعليم عن العالم العربي والإسلامي ولما كانت السيدة «كوندوليزا رايس بالقاهرة قالت بأن الأردن خطت خطوات جيدة نحو إصلاح المناهج والتعليم وأدعو الجميع للسير في نفس الطريق، بعدها بأسبوع علمت من مصادر مطلعة أن هناك تغيرات جوهرية ستحدث في مناهج التاريخ واللغة العربية والعلوم الإسلامية وعلمت أن كتاب (يوم القدس) سيتم إلغاءه ووضع كتاب الأيام لطه حسين بدلاً منه، كما سيتم إلغاء نص دعوة للثورة على الظلم وإلغاء أشعار وقصائد الفخر والحماسة ووضع أشعار وقصائد [illegible] والغزل بدلا منها.

إننا نحتاج إلى وقفة مع النفس .. فالفساد صار هو الأساس الرشوة والمحسوبية والتربح وإستغلال النفوذ صارت هي الأسس الحاكمة عن عالم بلا هوية، غاب الدين وغابت المبادئ فإنتشرت مبادئ الفساد السابقة، إننا نعيش عصراً مقلوباً الأمور فيه تصير بالعكس تخيل معي عزيزي القارئ، سمير رجب يتطاول على هيكل! أحمد شوبير يفوز على طاهر أبو زيد، أسامة سرايا رئيس تحرير الأهرام، كمال الجنزوري وعبد الحليم أبو غزالة وأحمد جويلي ومدحت حسنين وعزيز صدقي خارج الصورة، حسن خضر وكمال الشاذلي وفتحي سرور وبطرس غالي وإبراهيم سليمان يحكمون ويتحكمون في مصير الشعب، فماذا تخبئ لنا الأقدار إننا ندعو الله أن يصلح أحوالنا ويولي من يصلح ويلهمنا الصبر والسلوان ويبقى سؤال لا أجد إجابة عليه لماذا أنس الفقي وزيراً للإعلام في مصر!!!؟

الجسر

القومية العربية ... رقدت على رجاء القيامة!!!

بقلم/ السيد عبد المجيد

إن من البديهيات التي لا تقبل المجادلة أن روح هذه الأمة هو في إتحادها وبداية إنهيارها كامن في فرط عقد القومية منها، ونزع رداء العقيدة عن ذلك الجسد العربي الذي صار يشكو الوهن ويبحث عن سبيل للنجاة!!!

إنها ليست مجرد حروف نسجت ذلك الوصف؛ بل إنها حقيقة تجد جذورها في أوصال كل عربي جاء من هذه الأرض الطيبة في مختلف ربوع الوطن العربي، إنها «القومية العربية» تلك الراية التي كان حلمنا أن ترفرف خفاقة في سماء العرب تحرره من كافة الحدود وترفع عنه كل محاولة لتفريقه، وكانت هدفاً يسعى إليه الكثير من قادة العرب في الماضي من هذا الزمان لكنها الآن صارت في رحاب كتب التاريخ ترقد على رجاء القيامة إما أن تبعث من جديد على أيدي الأحرار من هذه الأمة والذين إعتنقوا فكر الوحدة بما يمثله من الرغبة في التواجد على المستوى الدولي تحت لواء واحد لا مجرد دويلات تسقط الواحدة منها تلو الأخرى لتكون تحت قيادة مستعمري العصر الحديث هم ومن والاهم أو تنتظر معجزات السماء تحقق العدالة في أرض العروبة

واليوم نحن في عصر تبحث فيه كافة الدول عن صيغة للوحدة وإطار عام من الأهداف وإيجاد مساحة مشتركة فيما بينها تنصهر خلالها الأهداف الفردية في بوتقة الوحدة ليجمعهم إئتلاف يرفع راية الإتحاد تحت شعار التكتلات الإقتصادية والتي تستهدف غاية واحدة ألا وهي توفير آليات الإقتصاد الحر وما يفرضه من لغة إقتصادية لا تعرف الرحمة ولا تملك قاموس معانيها إلا بفك شفرات الإستثمار المحلي والدولي مما ينعكس إيجابياً على المستوى المعيشي للأفراد داخل كل دولة.

ويمكن تلخيص كل ذلك في كلمات بسيطة جسدها العلم التاريخي لتلك الأمة وهو القومية العربية ذلك المصطلح الذي يحمل بين طياته هدف منشود وهو وحدة العرب كالبنيان المرصوص يشد بعضه بعضاً وهم الذين أنعم الله سبحانه وتعالى عليهم بمقومات الإتحاد من وحدة اللغة والعقيدة والترابط الجغرافي فضلاً عن توافق العادات والتقاليد لا ندري لما صارت مجرد ذكريات والعالم من حولنا يعتنق ذلك الفكر ويهرول نحو بلوغ تلك الغاية، وليست مظاهر الإتحاد عنا ببعيد فها هو الإتحاد الأوروبي وما يمثله من كيان له ثقله سواء عسكرياً أو إقتصادياً أما الدول العربية فأصبحت تستورد كل ما هو أجنبي بدءاً من رغيف الخبز إلى مناهج التعليم وصولاً إلى الأفكار والتوجهات السياسية ونظم الحكم، وتناست أنها صاحبة الحضارة والأساس التاريخي في منبع التطوير والتحديث في كافة مجالات الحياة!!

والأمة العربية يا سادة تملك حصاد التاريخ وما يمثله من ثوابت سواء في الدين أو التقاليد والأعراف والنظم الإقتصادية والسياسية فضلاً عن مقومات الثروة الحقيقية من خيرة شباب الأرض إلى الثروة الإقتصادية بمختلف أنواعها، وعليه فلا يتبقى إذاً غير توحيد الراية ونبذ عقيدة الطائفة التي طال عليها الزمن وأصبح ضررها أكبر من نفعها.

إن معيار القوة الذي يصنع القرار، وتلك القوة لن تكون إلا في الوحدة الحقيقية المترجمة على أرض الواقع وليست مجرد وحدة الإجتماعات التي تشجب وتدين بين جدران الغرف المكيفة، وعلى أنغام الرصاص الذي يخترق صدر كل عربي بداية من الأقصى الجريح إلى لبنان والجولان ثم بغداد وكل هذا بتأشيرة موافقة من أصحاب القوة في العصر الحديث!!!



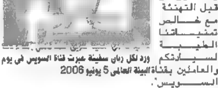


برقية شكر وتقدير من ربابنة السفن

سُنة حميدة سنتها هيئة قناة السويس هذا العام بمناسبة يوم البيئة العالمي، والذكرى الثلاثين لعودة الملاحة فى قناة السويس..

فقد تم إهداء كل ربان سفينة عبرت قناة السويس فى يوم 5 يونيو 2005 باقة ورد، وكُتيب أعد خصيصاً ليوم البيئة العالمي عن مدينتنا الخضراء، ودور الهيئة في الأهمية القصوى لنظافة البيئة ومنحها تخفيضات ثابتة فى رسوم العبور للسفن "صديقة البيئة" وفيما يلي نص البرقية التي أرسلها قباطنة السفن للسيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس :

"شكر وتقدير من ربابنة السفن على المفاجأة الجميلة جداً والممثلة فى باقات الزهور، وكتيب القناة .. مع خالص التهنئة من أطقم السفن بذكرى مرور 30 عاماً من الخدمات الجيدة والتعاون من قبل التهنئة مع خالص تمنياتنا الطيبة لسيادتكم والعاملين بقناة السويس".


ورد لكل ربان سفينة عبرت قناة السويس في يوم البيئة العالمى 5 يونيو 2006

مذكرة تفاهم بين هيئة قناة السويس ومؤسسة SETHUSAMUDRAM المحدودة بالهند وإدارة قناة ملاحية

من أجل تقوية العلاقات بين هيئة قناة السويس بما لها من خبرة طويلة فى مجال إنشاء وتشغيل وإدارة قناة السويس أقدم وأطول قناة صناعية للملاحة فى العالم

تم توقيع مذكرة تفاهم بتفويض من السيد الفريق رئيس الهيئة لعضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس السيد المهندس محمود عبد الوهاب مدير إدارة الرئاسة، مع السيد SHRIN. K.RAGHUPATHY الرئيس والعضو المنتدب لمؤسسة SETHUSAMUDRAM المحدودة حول التعاون المشترك فى مجال إنشاء وتشغيل وإدارة قناة ملاحية بالهند ويبلغ عرض القناة 300 متر والعمق 13 متر وطولها 164 كيلو متر والقناة تربط الساحل الشرقي والساحل الغربي بالهند من شأنه تعزيز وتنمية التعاون المتبادل بين القناة وبلديهما

وقد تم الإتفاق على الآتى :

1- تبادل المعلومات والخبرة والتقنيات المتقدمة التى من شأنها تسهيل وتعزيز إنشاء وإدارة مشروع SETHUSAMUDRAM الملاحية .

2- تدريب العاملين الهنود فى مجالات إنشاء وتشغيل وإدارة القنوات الملاحية، وذلك فى محاكى الهيئة ومراكز التدريب التابعة لها

3- تطوير البرامج التى تشجع على التعاون الفنى بين القناتين .

4- تدعيم أفضل الممارسات من خلال تبادل زيارات العاملين .

5- تحديد وتنمية التعاون فى مجالات أخرى ذات الإهتمام المشترك.

6- إنشاء مجموعة عمل مشترك لتنفيذ هذه المذكرة على أن يتم تحديد المشاركين ومكان الإجتماع بموافقة الطرفين

شهد توقيع العقد السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس والسادة أعضاء مجلس إدارة الهيئة والسادة الصحفيين المحليين للجرائد القومية والمعارضة والقناة الرابعة وإذاعة القناة

ذكرى عودة الملاحة فى قناة السويس

الأحد 5 يونيو 2005 .. ذكرى مرور 30 عاماً على الإفتتاح الثانى لقناة السويس فى 5 يونيو 1975..

وبهذه المناسبة أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن الفترة الزمنية التى أعقبت عودة الملاحة وحتي الآن – شهدت القناة خلالها أضخم ملحمة عمل وأكبر عدد من الإنجازات، وتنفيذ خطة تطوير شاملة فى شتى مجالات العمل بقناة السويس..

وقد أثمرت تلك الجهود الإرتقاء بمواصفات القناة حتى أصبحت قادرة اليوم على إستيعاب 80% من حمولة وأحجام أسطول النقل البحرى العالمى ومنذ 26 يوليو 2001 الوصول بالغاطس إلى 62 قدماً بدء عبور ناقلات البترول العملاقة حتى حمولة 200 ألف طن للناقلة الواحدة بكامل حمولتها وأكبر من ذلك مهما كانت حمولتها تستطيع العبور بحمولة جزئية طبقاً للتنسيق مع خط أنابيب السوميد – أو العبور فارغة مما سيؤدى إلى زيادة إيرادات القناة دعماً للإقتصاد القومى، كما يقوم أسطول كراكات الهيئة حالياً بالعمل فى تنفيذ مرحلة 66 قدماً، وتم حتى تاريخه إنجاز 65% بالجهود الذاتية، وبلغ إجمالى المكعبات 86 مليون متراً مكعباً بما يتماشى مع برنامج التنفيذ.

وحول حركة الملاحة فى قناة السويس خلال الثلاثين عاماً الماضية – أعلن الفريق/ أحمد على فاضل بأن القناة إستقبلت خلال تلك الفترة 53575 سفينة بلغت حمولاتها الصافية حوالى 11.2 مليار طن، وحققت إيرادات بلغت 43.4 مليار دولار.

وأضاف الفريق / أحمد فاضل بأن جميع الخدمات الملاحية التى تقدمها هيئة قناة السويس للسفن العابرة قد تطورت إلى مستوى عالمى متميز – سواء من ناحية تأمين السفن العابرة أو من ناحية الخدمات التي تقدمها الهيئة من قاطرات وإنقاذ ووسائل الإصلاح فى ترساناتها أو بنظام المراقبة الإلكترونية للملاحة فى القناة الذى يعد من أحدث النظم المتكاملة فى العالم.

وأضاف الفريق / أحمد فاضل بأنه نتيجة لذلك التطوير الكبير فى خدمات الهيئة للملاحة الدولية، ولتطوير المجرى الملاحى – أصبحت القناة تستقبل يومياً الحاويات العملاقة وآخرها سفينة الحاويات L.T CORTESIA وحمولتها 93 ألف طن وتحمل 8700 حاوية ، ويبلغ طولها 320 متر وعرضها 42 متر، والتي ترفع علم مارشال إيلاند، والتي عبرت القناة لأول مرة يوم 2005/5/17، وسددت رسوماً بلغت حوالى 414 ألف دولار، وتتبع خط EVER GREEN.

وأعلن الفريق / أحمد فاضل بأن هيئة قناة السويس تمنح تخفيضات ثابتة فى رسوم العبور للسفن "صديقة البيئة" وهى سفن ذات البدن المزدوج التى إذا تعرضت للإصطدام لا يصل تأثير الصدمة إلى المحركات أو خزانات الوقود .. وبالتالى لا تتسرب الملوثات إلى المياه، وتمنح تخفيضاً قدره 2% من رسوم العبور، كما تمنح السفن ذات الصهاريج المنفصلة تخفيضاً قدره 4% من رسوم العبور وذلك إعتباراً من عام 1994، وقد بلغ عدد السفن التى إستفادت من هذا التخفيض حتي 31 مايو 2006 – عدد/ 5291 سفينة بلغت حمولاتها الصافية 337.7 مليون طن، وذلك بالإضافة إلى المراقبة والمتابعة الدقيقة والمستمرة لأية عمليات تلوث تقوم بها آية سفينة عابرة


إحدى الكراكات أثناء عملية تطهير بحيرة التمساح من التلوث

تيسيرات جمركية تفوق أحلام المستوردين

يجب أن نوجه الشكر لحكومة الدكتور أحمد نظيف لكل ما تقدمه في كل يوم من أجل تشجيع الإستثمار والمستثمرين مما يساعد في حل مشكلة البطالة ودفع عجلة الإقتصاد لقومى

أحمد نظيف

وقد بدأت الحكومة بتخفيضات غير مسبوقة لفئات التعريفة الجمركية وإزالة التشوهات الجمركية وتسعى جاهدة لتطوير الإجراءات الجمركية، كما قامت بتعديل قانون الإعفاءات الجمركية وقانون الضريبة على المبيعات وأصدرت قانون الضرائب على الدخل وجاء أخيراً مسك الختام تعديل قانون الجمارك حيث صدر القانون رقم (95) بتاريخ 2005/6/21 بتعديل بعض مواد هذا القانون التى ظلت تؤرق المستوردين وأصحاب التوكيلات الملاحية منذ عام 1998 فجاء لتعديل متضمناً لتيسيرات غير مسبوقة إلى حد أن أصدر السيد الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية توجهاته بالتطبيق الفورى للقانون الأصلح للمتهم دون اللجوء للقضاء فأذاع الأستاذ/ جلال أبو الفتوح التعليمات الواضحة التالية مما يؤدى إلى رفع المعاناة عن المتعاملين مع الجمارك وسحب الكثير من القضايا الجمركية من المحاكم للتصالح بشأنها أو تطبيق القانون الأصلح للمتهم فنتشرف بسردها كما هى

بطرس غالى

أولا: بالنسبة للمخالفات المرتكبة التى ينطبق عليها نص المادتين 117 من قانون الجمارك (بالنسبة للزيادة عما ورد بقائمة الشحن و118 من ذات القانون والتي لم يتم التصالح فيها وسداد الغرامات المستحقة أو التى لم يطلب تحريك الدعوى فيها أو التى تم تحريكها فيها ولم يصدر فيها حكم نهائي بات، يجوز للمتهمين في هذه المخالفات التقدم لمصلحة الجمارك وسداد نسبة 25% من الضريبة الجمركية المعرضة للضياع أو 15% من هذه الضريبة بالنسبة لغرامة فرق القيمة (مادة 118) فقط وفقاً للقانون الجديد بإعتباره أصلح للمتهم وإنهاء الموضوع.

ثانيا بالنسبة للمخالفات الخاصة بالعجز في البضائع الواردة عما هو مدون بقائمة الشحن التي لم يصدر فيها أحكاما نهائية يجوز للمتهمين في هذه المخالفات التقدم لمصلحة الجمارك وسداد الضرائب والرسوم المقررة على البضائع الناقصة فقط دون سداد أية غرامات طبقاً للقانون الجديد بإعتباره أصلح للمتهم.

ثالثا بالنسبة لقضايا التهرب الجمركي التي لم يصدر فيها أحكاماً نهائية يجوز للمتهمين فى هذه القضايا التقدم لمصلحة الجمارك للتصالح معها وسداد تعويض جمركي بواقع مثل واحد للضرائب بدلاً من المثلين أو مثلين بدلاً من أربعة أمثال فى حالة العود طبقاً للقانون الجديد بإعتباره أصلح للمتهم.

جلال أبو الفتوح

رابعا بالنسبة لقضايا التهرب الجمركى التى طلب المتهمين التصالح فيها وقاموا بسداد مثلى الضرائب المتهرب منها ووافقت اللجنة العليا للتصالحات على التصالح على أن يكون التعويض أربعة أمثال لوجود عود لدى هؤلاء المتهمين يتم الإكتفاء بالمثلين المسددين بإعتبار أن مضاعفة التعويض وفقاً للقانون الجديد هو المثلين.

ونرجو أن نوضح أن الغرامة التي كانت مقررة للزيادة بالمادة 117 خفضت إلى الربع فقط بعد أن كانت مثلى الرسوم كما خفضت غرامة القيمة طبقاً للمادة 118 من المثل إلى 15% كما ألغى القانون إعتبار الشروع في التهريب تهرباً جمركياً، إكتفى القانون بسداد الرسوم الجمركية من العجز الناتج من الإختلاف بين قائمة الشحن وما تم إستلامه بالفعل

هذه ملاحظات عاجلة عن التيسيرات التى وردت بالقانون رقم 95 لسنة 2005 نكرر الشكر للحكومة على إصداره

مع أطيب تمنياتي لمصرنا الحبيبة بالخير والنماء.

قانون الضرائب على الدخل .. قانون للمصالحة والإحترام وتعميق الإنتماء



فى إطار منظومة الإصلاح الشامل والجهود الضخمة للحاق بركب الحضارة والتقدم صدر القانون رقم 91 لسنة 2005 (قانون الضرائب الجديد) لينقل مصر من ظلام العصور الوسطى وثقافة الملتزم المملوكى المتحكم فى رقاب العباد كيفما شاء إلى آفاق التحضر والتطور الحديث وعصر المعلومات وثقافة الإنترنت بما يعد إنجازاً تاريخياً يحسب للحكومة الحالية برئاسة د/ أحمد نظيف

فالبين من مواد قانون الضرائب الجديد أنه جاء بأحدث تطوير للفكر الضريبى والتشريع المالي على مستوى العالم والذى يفرق بين الأشخاص الطبيعيين والأشخاص الإعتبارية من ناحية المعاملة الضريبية، كما أنه ولأول مرة في مصر منذ عام 1939 تستخدم الضريبة كأداة لتوجيه النشاطين الإقتصادى والإجتماعى على إعتبار أن جميع قوانين الضرائب على الدخل السابقة على هذا القانون كانت تصب كل إهتمامها على جباية الضريبة وإغفال دورها كأداة فعالة لتوجيه النشاطين الإقتصادى والإجتماعي، ذلك بما ينطوى عليه هذا القانون من تعميق لشعور المواطنة والإنتماء لدى الممول بجعله رقيباً على نفسه في تحديده للضريبة الواجبة الأداء على أرباحه السنوية من واقع إقراره الضريبى والذى يعده بوازع من ضميره - مادة (84).

وهذا القانون يجعل مصر تبدأ من حيث إنتهت الدول الأخرى بشأن التشريع الضريبى، وهو يعد أحد أهم حلقات سلسلة الإصلاحات الإقتصادية التى بدأها وزير المالية الشجاع د/ يوسف بطرس غالى بإصلاحات فى المنظومة الجمركية نهاية صيف 2004، حيث ينطوى هذا القانون فى المادة الرابعة من مواد الإصدار على تشجيع الإقتصادى السرى فى الإنخراط فى منظومة الإقتصاد الرسمى بتقرير الإعفاء من جميع الضرائب المستحقة (دخل / مبيعات) وكذا الغرامات والمبالغ الإضافية .. إلخ عن الفترات السابقة على تاريخ العمل بهذا القانون للأشخاص غير المسجلين وفقاً لشروط عادلة ومبسطة؛ بالإضافة إلى المصالحة بين طرفي العلاقة الضريبية (مصلحة الضرائب/ الممول) فى المنازعات الضريبية المنظورة أمام المحاكم قبل أول أكتوبر 2004 - المادتين الخامسة والسادسة من مواد الإصدار - وفقاً للأوضاع المقررة بتلك المادتين بما ينهى النزاع تماماً فيما لا يقل عن خمسة وعشرون ألف دعوى منظورة أمام المحاكم على إختلاف درجاتها.

وقد حوت مواد القانون العديد من المزايا - فبالنسبة للأشخاص الطبيعيين لا تستحق الضريبة إلا على ما يجاوز خمسة آلاف جنيه من صافى الدخل السنوى - مادة (7)، وأن أعلى سعر للضريبة صار 20% على ما زاد عن أربعون ألف جنيهاً من صافي الدخل السنوى - مادة - (8).

فضلاً عن أن مواد هذا القانون جاءت لفض الإشتباك الدائم فيما بين طرفي العلاقة الضريبية بالتقرير بتحديد صافى الربح على أساس قائمة الدخل المعدة وفقاً لمعايير المحاسبة المصرية - مادة (17)

وجاءت المادة (18) من القانون للتيسير على صغار الممولين من أصحاب المشروعات الصغيرة بجعل قواعد وأسس المحاسبة الضريبية وكذا إجراءات تحصيل الضريبة على أرباحها مستندة إلى قرار يصدره وزير المالية، وذلك بما يتفق وطبيعة هذه الأنشطة بما يخفف العبء على طرفي العلاقة الضريبية من ناحية، ويجنب صغار الممولين الإلتزام بإمساك الدفاتر المنصوص عليها بالمادة 78 من القانون.

أما المادة (22) فقد نصت على خصم التكاليف والمصروفات التي لم يجرى العرف على إثباتها بمستندات، وهو ما يحسم الخلاف بين طرفى العلاقة الضريبية بشأن المصروفات والتكاليف المؤيدة بأذون الصرف الداخلية الخاصة بالمنشأة. وإحتوت المادة (23) على مستحدثات أربعة تعد من الواجبة الخصم هي:

* فقرة (3) النص على السماح بخصم الرسوم والضرائب التى تتحملها المنشأة عدا الضريبة التى يؤديها الممول طبقاً لهذا القانون - بما يعنى أنه يحق للممول خصم كلفة الضرائب والرسوم المسددة خلال السنة بما فيها ضريبة الدخل المقررة بالقانون رقم 157 لسنة 1981 وتعديلاته، وكذا رسم تنمية موارد الدولة المقرر بالقانون رقم 147 لسنة 1984، وأيضاً ضريبة الدمغة المقررة بالقانون رقم 111 لسنة 1980
* فقرة (4) النص على خصم أقساط التأمين الإجتماعى المقررة على صاحب المنشأة لصالحه أو لصالح العاملين لديه والتى يتم أداؤها للهيئة القومية للتأمين الاجتماعي - حيث جرى العرف بمصلحة الضرائب - فى ظل القوانين السابقة - على عدم خصم حصة صاحب العمل فى التأمينات الإجتماعية عن نفسه بزعم أنه إستخدام للدخل لا تكليف عليه.
* فقرة (6) النص على خصم أقساط التأمين التى يعقدها الممول ضد عجزه أو وفاته أو للحصول على مبلغ أو إيراد بحد أقصى ثلاثة آلاف جنيه سنوياً، وهو نص مستحدث يشجع على الإدخار التأمينى ويفعل سوق التأمين في مصر بما له من مردود إيجابى على الإقتصاد القومى ويخفف العبء الضريبى على الممول.
* فقرة (9) النص على خصم الجزاءات المالية والتعويضات التي تستحق على الممول نتيجة مسئولية تعاقدية، وهي ميزة مستحدثة لم تكن مدرجة بالقوانين السابقة، وهي تحسم العديد من المنازعات التي كانت تقوم فى السابق بين طرفى العلاقة الضريبية بسبب الجزاءات والتعويضات الموقعة على الممول نتيجة مسئوليته التعاقدية والتى كانت مصلحة الضرائب تأبى إعتماد خصمها كتكليف على الدخل.

وللحديث بقية

منوعات إنترناشيونال

الصداقة الحقيقية تمنحك عمر أطول

أظهرت دراسة جديدة نشرتها إحدى المجلات العلمية أن الصداقة الحقيقية تحمي الإنسان من أمراض الشيخوخة وتمنحه عمراً أطول حيث وجد باحثون بعد تحليل البيانات المسجلة في دراسات الشيخوخة أن الأصدقاء يلعبون دوراً مهماً في إطالة عمر الإنسان وحمايته من الإضطرابات المصاحبة للشيخوخة ولاحظوا أن التعامل مع الأطفال والأحفاد له أثر بسيط على معدلات حياة كبار السن ويعود السبب في ذلك إلى الدور الكبير الذى يلعبه الأصدقاء فى التأثير على السلوكيات الصحية لأصدقائهم.

بصمة الإصبع لحماية سرية صاحب المحمول

مع التقدم التكنولوجي في صناعة التليفون المحمول وإمكان تخزين معلومات شخصية سرية وصور عليه أصبحت كلمة السر - أو الشفرة - غير كافية لحماية سرية صاحب المحمول خاصة عند سرقته أو وقوعه في أيد غير أمينة. ولمواجهة هذه المشكلة بدأت شركات إنتاج أجهزة المحمول في تطوير أجهزة تعتمد على بصمة الإصبع لفتح المحمول ومنع السطو على محتواه من معلومات وصور. ويعتمد النظام الجديد على تحريك إصبع السبابة فوق مجس صغير ملحق بالجهاز لتسجيل بصمة الإصبع وفي كل مرة يريد المستخدم الدخول على وظائف الجهاز يحرك إصبعه فوق المجس

الضحك يقلل الوزن

وجد عدد من الباحثين أنك إذا كنت ترغب فى حرق بعض السعرات الحرارية فما عليك سوى الضحك بصوت عال فقد أكد العلماء أن الضحك لفترة تتراوح ما بين 10 و 15 دقيقة يومياً يحرق من 10 إلى 40 سعراً حرارياً وإن كانت هذه الوسيلة ليست بكفاءة إستخدام الآلات الرياضية وأضاف العلماء أنه إذا إستمر المرء على ذلك سيفقد 2 كيلو جرام من الوزن فى عام كذلك كشف البحث أن الذكور يضحكون أكثر من الإناث وإن أطول ضحكة إستغرقت 40 ثانية



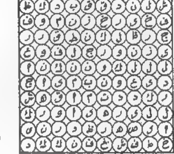
معلومات تهمك

* أخترع الطابع البريدي عام 1840م.
* أول من إكتشف الدورة الدموية (إبن النفيس)
* أول من إخترعوا البوصلة الهنود.
* يشكل الماء من وزن جسم الإنسان 3/2 من وزنه
* إسم نسرين : يعني الورد الناصع البياض عطر الرائحة.

صدق او لا تصدق
الكلام يطيل عمر العلاقة الزوجية

أظهر إستطلاع للرأى أجرى فى فرنسا ان الكلام يطيل عمر العلاقة الزوجية.. كشف 75% من الذين تم إستطلاع رأيهم بأن تبادل أطراف الحديث بين الزوجين يدعم العلاقة العاطفية بقدر ما يقوى العلاقة الإنسانية.

تسالى



* عزيزى القارئ: لكى تجد الكلمة الضائعة عليك أن تشطب الحروف المكونة لهذه الكلمات أفقياً أو رأسياً أو قطرياً وتتبقى لديك الكلمة الضائعة من ستة حروف

كرون - جميه- خير- ظل.
كورونا- فرنك- شكي- عد.
ليك- ليرة- دم- عاج.
ليف- زلوتي- فك- شغف.

صهر- ظفر- مقر- نطق-
ظن.شلن- جيلدر- - دك- خزن.
مارك- باوند- خط- دقق.

الحل:

حكمة العدد

عزيزى القارئ:
لا تتعجل قدرك.. فهو آت لا محالة

من عالم الآثار
لوحة عمرها 2000 سنة

إكتشف فريق ليبي إلماني مشترك للآثار بمدينة لبدة الأثرية التى تقع على بعد 120 كم شرق العاصمة طرابلس قطعة فسيفساء يرجع تاريخها إلى ألفي سنة تقريباً كانت مغطاة بالأتربة فى أحد بيوت المدينة. وتصور هذه القطعة التى يصل طولها إلى تسعة أمتار وتتألف من خمس صور مصنوعة بالفسيفساء مشهداً للمصارعة بين شخصين وآخر لسباق الخيل إلى جانب إبرازها لعمليات صيد الحيوانات التى كانت تشتهر بها طرابلس وتجسيدها بعض المشاهد الفنية

دنيا المرأة

التوتر والقلق يهددان جمال البشرة

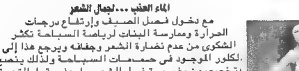
أظهرت دراسات حديثة أن التوتر والقلق لهما تأثير سلبي على جمال البشرة لأن القلق يجعل البشرة أقل قدرة على تجديد خلاياها بشكل تلقائي مما يؤدى إلى ظهور تجاعيد في عمر مبكر وكذلك جفاف البشرة لذلك ينصح الخبراء بتجنب التوتر من خلال النوم المبكر فالجسم فى الفترة بعد منتصف الليل يقوم بتجديد الخلايا بنسبة أفضل مع إستعمال الكريمات والتى تمد الخلايا بالطاقة لكى تتجدد وتظل ناعمة ويجب أيضاً ممارسة الرياضة ولكى تجعل الجسم يتزود بالأكسجين فيتخلص الإنسان من التوتر العصبي

تأثير الروائح الطيبة فى إنقاص الوزن

كشف الباحثون في جامعة الينوى الأمريكية عن أن الروائح الطيبة كالنعناع والموز والتفاح الأخضر والفانيليا تساعد الأشخاص المصابين بالبدانة على التخلص من الكيلو جرامات الإضافية التى تؤذى صحتهم .. ووجد الباحثون بعد تقييم تأثير الروائح المختلفة فى السيطرة على وزن الإنسان أن الأشخاص الذين يتمتعون بقدرات شم قوية واستنشقوا روائح طيبة عند شعورهم بالجوع فقدوا حوالي 2,5 كجم لمدة 6 أشهر دون أن يغيروا طبيعة غذائهم اليومى أو أنماط الحركة والرياضة التى يتبعونها وأشار الخبراء إلى أن الفائدة في إنقاص الوزن تكون أكبر كلما أحب الشخص الرائحة أكثر وقد كان الوزن المفقود متناسباً مع عدد مرات إستنشاق تلك الرائحة.

سر رشاقة الفرنسيات تثير فضول الكثيرات

أثارت ظاهرة الرشاقة التى تتمتع بها غالبية الفتيات الفرنسيات فضول الكثيرات فى الولايات المتحدة التى ترتفع فيها نسبة البدانة على الرغم من أن المطبخ الفرنسى يتميز بأنواع عديدة من الأطعمة الدسمة ولذلك أوضح الخبراء فى جامعة بنسلفانيا الأمريكية أن سر رشاقة الفرنسيات يكمن فى تناول وجبات صغيرة الحجم وعدم تناول أى أطعمة بين الوجبات ويعود السبب فى ذلك إلى حرص الفرنسيات على تناول وجبتى الغداء والعشاء كاملتين وهو ما يغنيهن عن الأكل بين الوجبات بينما لا تفعل الأمريكيات ذلك ولهذا زادت معدلات البدانة الأمريكية بشكل خطير بينما لا تتخطى نسبة البدانة معدل 8% فى فرنسا.





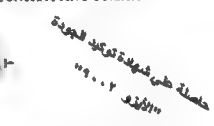
الماء العذب ... لجمال الشعر

مع دخول فصل الصيف وإرتفاع درجات الحرارة وممارسة البنات لرياضة السباحة تكثر الشكوى من عدم نضارة الشعر وجفافه ويرجع هذا إلى الكلور الموجود فى حمامات السباحة ولذلك ينصح المتخصصون بضرورة غسل الشعر بماء عذب قبل التعرض لمياه السباحة حتى لا يفقد الشعر زيوته فى هذه المياه وكذلك تجنب إستعمال أدوات فرد الشعر ذات الحرارة العالية لأن ذلك يؤدى إلى زيادة سلبية فى إفراز الزيوت وتؤثر بالتالى على فروة الرأس وينصح أيضاً بعمل حمام زيت للشعر ثم غسله بالماء البارد لكى يكتسب لمعاناً

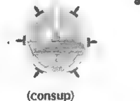


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

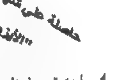
THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C



حاصلة على شهادة توكيد الجودة "الأيزو ٩٠٠٢"



(consup)



عضو بالاتحاد العالمي لممولي السفن "الإيسا"

إذا

أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فالأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

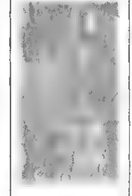
نشاط الأشغال

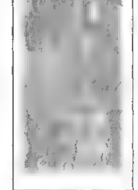
تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانى .

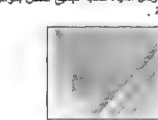
نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس و البحر الأحمر وميناءي بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .





توريدات و تموين سفن





أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية

أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية

ت : ٤٨٧٠٥٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠

رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية

فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية

ت : ٤٨٠١٢١٩ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠٥٢٣٤

فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤ - ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس

ت : ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٨٠ (٠٦٢) / فاكس : ٢٢٤٣٠٦/ ٠٠٦٢ ص.ب : ٣٢- السويس

فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي

ت : ٢٤٥٦٩٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)

فاكس : ٢٢٠٦٢٤/ ٠٠٦٦ ص.ب : ١٢٥- بورسعيد

فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع موانى الجمهورية

البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM

وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة النيل للنقل البرى
شركة مساهمة مصرية
تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١



★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حالياً ٩٥% من الاسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالانشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الاوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولاً فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الالى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانياً فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية او البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.

البيان	٩٩/ ٢٠	١/٢ ٢	٢,٢ ٢ ١
[illegible]	٣٥٩٩٨	٣٦٥٦٩	٢٧٠٤٧
[illegible]	٣٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
[illegible]	١٥٧٤	١٠٨٨٨	١٧٩٥١
[illegible]	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦

البيان	٩٩/ ٢	١/٢ ٢	٢,٢ ٢ ١
صافى المبيعات [illegible]	٢٧٥٣١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات [illegible]	٢٥١١٦١	٣٤٢٧٥٤	٢٢٧١١٤
صافى الربح [illegible]	٢٠ ٥	١٩ ٢	٢ ٦٢

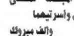


مجتمع إنترناشيونال



فى حفل عائلى بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم بحمد الله زفاف المهندسة رنيم كريمة الدكتور منتصر السكرى على المهندس إبراهيم نجل لواء مهندس أحمد العجوانى وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما

والف مبروك





الآنسة/ حنان محمد عبد الحليم
الأستاذ/ عماد سمير أبو العزم   ألف مبروك



فى حفل عائلى بهيج ضم الأهل والأصدقاء تمت خطوبة الآنسة ولاء على إلى الأستاذ/ ماجد هلال ، وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما وتتمنى لهما دوام السعادة والتوفيق

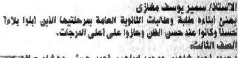




تهنئة وأمنية من محمد سمير بقطاع النقل البحرى للآنسة هبة الله نصر مترجمة بمكتب رئيس الهيئة العامة للسلامة البحرية والمهندس هاشم فاضل بمناسبة الخطوبة السعيدة

ألف مبروك

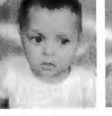
مبروك النجاح



الأستاذ/ سمير يوسف مغازى
يهنئ أبناءه طلبة وطالبات الثانوية العامة بمرحلتيها الذين أبلوا بلاءً حسناً وكانوا عند حسن الظن وحازوا على أعلى الدرجات.
الصف الثالث
محمود أحمد شاهين ومحمد إبراهيم أحمد حسنى وهشام صلاح عبد الفاتر وأميرة عبد الوهاب السيد وأمل سعد
الصف الثاني
محمد شريف عكاشة ومروة صلاح وسمر نجيب وعبد الرحمن الشواى وهيثم قنديل

ألف مبروك





ساندى إبراهيم غريب | محمد حسين حسن | محمود حسين حسن | سارة على عبد الوهاب

عيد ميلاد سعيد

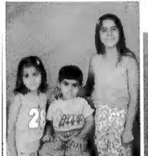




رقية محمد عبد المقصود | هاجر محمد عبد المقصود







أحمد العمدة | ريم أبو بكر سالم | بلال أبو بكر سالم | يارا وندا وأحمد رفعت نوح









بسمة محمد السيد | أمنية محمد أحمد السيد | أحمد محمد أحمد السيد | سهى سمير خميس | سمر سمير خميس